



LA GUERRA Y SUS CONSECUENCIAS

DISTRIBUCION GRATUITA
NOT FOR SALE

THE WAR AND ITS EFFECTS

Domingo 8 de Junio
NUMERO 39

* CON EL ATENTO SALUDO DE LA LEGACION BRITANICA *
* WITH THE COMPLIMENTS OF THE BRITISH LEGATION *

SAN JOSE, COSTA RICA

POR QUE LINDBERGH SE EQUIVOCA

El Coronel Charles A. Lindbergh repetidas veces durante el año pasado ha publicado sus opiniones respecto de la guerra en Europa, y de la situación estratégica de los Estados Unidos. Por la influencia que ejerce en la emoción de los norteamericanos, sus opiniones han sido recibidas por parte del público como típicas de los aviadores en general. Esto está muy lejos de ser así. Por renuencia natural no habíamos querido causar molestia al brillante símbolo de audacia de la aviación norteamericana — la bella leyenda de un oráculo aeronáutico en la imaginación popular — y por eso guardábamos silencio, aunque

ESTABAMOS EN DESACUERDO.

En realidad, nos resentíamos de como ese símbolo estaba siendo empujado hacia el fango de la controversia política. Pero en su último pronunciamiento, titulado "Carta a los Norteamericanos", publicada en la revista "Collier's", el Coronel Lindbergh ha lanzado un abierto desafío, el cual, los aviadores que estamos en desacuerdo, no podemos pasar por alto. Ha pedido a sus lectores que dejen de escuchar habladurías y que pidan a los "peritos" resoluciones prácticas a los problemas prácticos de la defensa nacional. Al aceptar ese reto, debo tratar al Coronel sencillamente como a un colega en materia de aviación: humano, falible y sujeto, como todos lo estemos, a limitaciones en nuestros conocimientos y en nuestra experiencia. El Coronel Lindbergh sería el primero en confesar que el hecho de haber estado sentado durante 33 horas en la reducida cabina de un avión de un solo motor entre Nueva York y París no le facilitó milagrosamente la comprensión superior de los complejos principios de la ciencia aeronáutica.

NO SE TRANSFORMO

automáticamente en eminente autoridad de táctica y de estrategia militar, en el diseño y la fa-

bricación de aviones, en la organización del Poderío Aéreo, ni en varios otros temas que desde ese entonces se ha visto obligado a discutir. El Coronel Lindbergh, cuya inteligencia y honradez son indiscutibles, admitiría sin titubeos que no sabía ni más ni menos al respecto cuando aterrizó en Le Bourget que lo que había sabido 33 horas antes en Long Island. Pero habiéndose visto propulsado a llenar el ingrato papel de héroe nacional, desde entonces se esperó siempre de él la última palabra en lo que tuviera remotamente que ver con la aviación, y hasta de muchos otros asuntos que nada tienen que ver con ella. Las exageraciones románticas respecto de las virtudes de un héroe popular se convierten en pesada cruz con la cual debe cargar toda la vida — y la explotación que del Coronel han hecho en los últimos meses muchos que "tienen hachas que afilar" ha llegado a ser

UNA ESPECIE DE CRUCIFIXION

Tratándose de aviación, creo tener derecho a tomar parte en la discusión y estar obligado a hablar con franqueza, de conformidad con mi experiencia y con mis convicciones, sobre las fases técnicas de la controversia. El Coronel Lindbergh parece que basa su criterio en los equipos aeronáuticos actuales y en los problemas estratégicos inmediatos que bien pueden resultar efímeros. Para expresarlo con mayor claridad, estimo que no haya comprendido toda la potencialidad del Poderío Aéreo; parece no entender la

REVOLUCION EN LA GUERRA

que este está imponiendo al mundo, inclusive a los Estados Unidos. Me asombro, realmente, de

—(Continúa en la Página 2)

WHY LINDBERGH IS WRONG

Colonel Charles A. Lindbergh has on repeated occasions in the past year offered his personal views on the war in Europe and on America's strategic position. Because of his deep hold on the emotions of Americans, those views have been received by a part of the public as somehow typical of the aviation fraternity as a whole. Nothing could be further from the facts. It was because of our natural reluctance to disturb a glowing symbol of American aviation achievement — the lovely legend of an aeronautical oracle in the popular imagination — that many of us remained silent, though we found ourselves

IN ESSENTIAL DISAGREEMENT

Indeed, we resented inwardly the manner in which that symbol was being dragged into the muddy market-places of political argument. But in his most recent pronouncement, "A Letter to Americans", published in Collier's, Colonel Lindbergh issued a clear-cut challenge which aviators who disagree with him can no longer ignore. He called on readers to cut through the vague talk and demand from "experts" practical answers to practical questions of national defense. In taking up the challenge, I must of necessity treat the Colonel simply as a fellow-aviator: human, fallible, and conditioned, like the rest of us, by limitations of knowledge and experience. Colonel Lindbergh would be the first to admit that by sitting for 33 hours in the cramped cockpit of a simplemotored airplane, between New York and Paris, he did not miraculously acquire a superior grasp of all the complex principles of aeronautical science.

HE WAS NOT

thereby automatically transformed into an authority on military tactics and strategy, the design and ma-

nufacture of airplanes, the organization of Air Power, or other matters which he has since then been maneuvered into discussing. Colonel Lindbergh, whose intelligence and integrity are beyond question, would readily admit that he knew neither more nor less about such subjects at Le Bourget than he had known 33 hours earlier in Long Island. But having been catapulted into the ungrateful role of national hero, he was thereafter expected to speak the last word on everything remotely related to aviation, and on a lot of things wholly unrelated to it. The romantic exaggerations of a popular hero's qualities add up to a cross he must carry through life — and the Colonel's exploitation in recent months by axe-grinders has been.

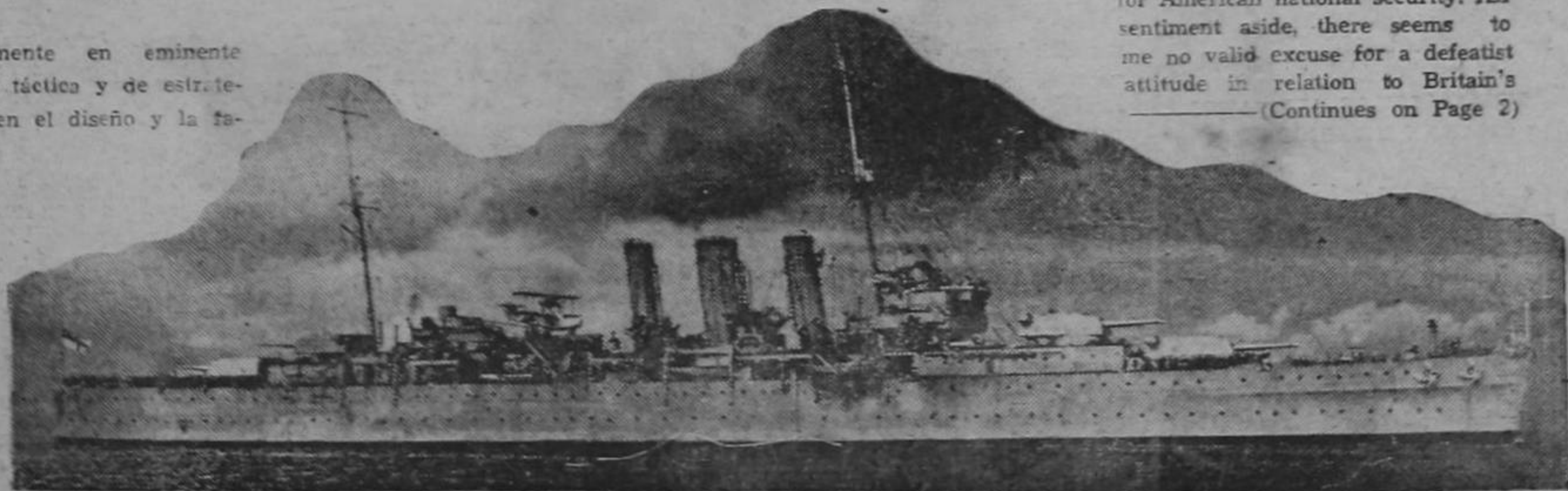
A SPECIES OF CRUCIFIXION

But when it comes to aviation, I consider myself not only justified in joining the discussion, but in duty bound to speak candidly in line with my experience and convictions on the technical phases of the controversy. Colonel Lindbergh apparently bases his judgments on existing aeronautical equipment, and on an immediate strategic picture which may well prove to be ephemeral. To put the matter bluntly, I think that he has failed to grasp the full potentialities of Air Power; he has failed to understand.

THE REVOLUTION IN WARFARE

that it is forcing relentlessly upon the world, the United States included. I am, indeed, amazed that anyone so close to aviation, even if he has not himself designed, built or fought in warplanes, could remain so profoundly unaware of the swiftly expanding horizons of Air Power and their implications for American national security. All sentiment aside, there seems to me no valid excuse for a defeatist attitude in relation to Britain's

—(Continues on Page 2)



Fue el crucero británico DORSETSHIRE al que tocó en suerte disparar el torpedo que hundió al poderoso corsario alemán BISMARCK después de una carrera de más de 1.700 millas a través del Norte del Atlántico, tornando de esta manera la destrucción del antiguo acorazado de batalla HOOD en una gloriosa victoria.

HMS DORSETSHIRE closed the final chapter in the sea drama which sent to the bottom Germany's most powerful commerce raider BISMARCK, with a well-aimed torpedo, after a chase of more than 1.700 miles across the North Atlantic. She thus avenged the destruction of the ancient battle cruiser HOOD and turned the combat into a glorious British victory.

POR QUE LINDBERGH SE EQUIVOCA...

(Viene de la Página 1) —
que un hombre tan conocedor de la aviación, aun cuando él mismo no haya diseñado o construido aviones, ni luchado en ellos, haya podido permanecer tan profundamente ignorante respecto de los siempre crecientes horizontes abiertos al Poderío Aéreo, y de su significado para la seguridad nacional de los Estados Unidos. Apartando todo sentimentalismo, no creo que existe excusa alguna para la actitud "derrotista" en relación con las perspectivas bélicas de la Gran Bretaña. Estoy convencido de que no solo tiene probabilidad de ganar sino que, contando con el completo apoyo material de los EE. UU. no puede perderla. Al hacer este resumen me refiero, naturalmente, no solo a Inglaterra sino al Imperio Británico. Mi criterio se deriva, ante todo, del hecho de que la guerra actual se desarrolla más que todo en forma de

UNA GUERRA AEREA,

y en que la victoria final será de la nación que cuente con la supremacía aérea. El Imperio Británico, con el auxilio de los Estados Unidos, forman una potencialidad aérea muy superior a Alemania, aun si ella arrastra a Europa conquistada. "Si Inglaterra se sostiene unos cuantos años", declaró el Coronel Lindbergh a un comité del Congreso, "y si nosotros dedicamos el máximo de nuestras energías bélicas a la fabricación de aviones, es casi seguro que podremos igualar y quizá exceder la potencia aérea de Alemania". Al decir esto, calculaba comedidamente el balance de ambas fuerzas. La guerra está convirtiéndose en una gigantesca

LUCHA ENTRE DOS GRUPOS

de naciones productoras. Uno de ellos, dominado por los Nazis, tropezará cada día más y más, con escaseces de materias primas indispensables; estará sujeto a continuos y cada día mayores ataques por la aviación enemiga, y trabajando con obreros mal alimentados, muchos de los cuales trabajan de mala gana o a la fuerza. El otro, el "bloc" Anglo - Americano, cuyos centros de producción están distribuidos en todo el mundo, dispone de todos los materiales; en muchas regiones trabajará en condiciones de paz relativa; y sus obreros son voluntarios y bien alimentados. En esa lucha de la producción, la igualdad en potencialidad aérea para el bloc anglo-americano está ya a la vista, y su rápido ascenso hacia la supremacía parece ser inevitable. Al estudiar la aviación Europea poco antes de estallar la guerra, me pareció indiscutible el hecho de que los

BOMBARDEROS ALEMANES ERAN INFERIORES

a los aviones británicos en armamento defensivo y en capacidad para acarrear bombas; los cazas Británicos superaban a los cazas Nazis. Estaba convencido, por lo tanto, de que a pesar de la enorme superioridad numérica de que Hitler disfrutaba, su lucha contra Inglaterra sería dura. En Abril de 1940, antes de hacerse la prueba, declaré que esa era mi opinión; y el 1º de Junio dije que una invasión alemana contra Inglaterra era imposible en esas condiciones. Hasta la fecha, no he tenido motivo para modificar esa opinión.

Por otra parte, el Coronel Lindbergh o no se dió cuenta, o no hizo resaltar claramente en sus informes públicos la esencial ventaja "cualitativa" que tenían los aviones británicos sobre los alemanes. No habiendo tenido práctica directa ni intensiva como piloto de combate, se dejó deslumbrar, como los profanos, por la inmensa cantidad de aviones. Y sin embargo, es la

SUPERIORIDAD CUALITATIVA BRITANICA

que hasta la fecha ha negado al enemigo el predominio aéreo sobre Inglaterra y, de hecho, ha salvado las Islas Británicas frente a la superioridad numérica de Hitler. Mientras que las R. A. F. tenga mejores aviones, la invasión de los Nazis será una vana amenaza. Otro factor en la que podemos llamar la "ideología" aérea del Coronel Lindbergh — el cual contribuye a explicar su pesimismo respecto de Inglaterra — merece conocerse. El cree que Alemania es, según lo ha dicho, "una potencia aérea natural"; que nosotros aquí en los Estados Unidos, también somos una potencia aérea natural; pero que otros países, y especialmente Inglaterra, no lo son. Esa teoría es ilógica. Han habido potencias navales naturales, porque algunas han estado rodeadas por el mar mientras que otras no. Pero todas las naciones se encuentran rodeadas de aire. Lo que proporcionó a Alemania esa ventaja no fué una inherente superioridad aérea sino que su valor revolucionario al deshacerse de toda anticuada noción estratégica. Su ventaja fué psicológica. A estas horas, las

PROEZAS DE LA GRAN BRETAÑA

y el asombroso aumento que ha logrado en su producción, a pesar de haber comenzado tarde, no son menos impresionantes que la delantera inicial de Alemania. Tuvo razón al decir que Alemania goza ahora de ventaja estratégica porque sus bases aéreas circundan a la Gran Bretaña en forma de semicírculo, desde Narvik hasta el Golfo de Vizcaya. Pero hizo caso omiso de que esa condición no es eterna. Si Alemania estuviese sencillamente luchando contra las Islas Británicas, quizás esa opinión tendría razón de ser. Pero Alemania está luchando contra todo el Imperio Británico y, en materia de fabricación, también contra los Estados Unidos. Churchill ha declarado que si fuese necesario, la lucha continuará desde las avanzadas del Imperio. En el mismo sentido en que Alemania hoy día rodea a Inglaterra, el Imperio y sus Aliados rodean a Alemania y a las naciones conquistadas bajo su tutela. Nos estamos aproximando más y más al día en que Alemania y toda Europa será el centro de un círculo formado por un Poderío Aéreo hostil. Los ataques directos contra los centros vitales de Alemania serán

LANZADOS DESDE BASES LEJANAS;

no solamente desde el Africa y también, quizás desde el Cercano Oriente sino que inevitablemente, dentro de algún tiempo, desde el Canadá y aun desde la India. Para hacer frente a esto, Hitler tendría que dominar los cielos encima

(Continúa en la Página 7)

WHY LINDBERGH IS WRONG...

(Continued from Page 1) —
prospects in the war. I am convinced not merely that it has a chance of winning but that, given the full material backing of the United States, it has only a minor chance of not winning. In offering this broad summation I am speaking, of course, not only of England but of the British Empire. I base my judgment first of all on the fact that this conflict is developing primarily into

AN AIR WAR,

with victory ultimately on the side of the superior Air Power. The British Empire plus the United States add up to an aviation potential decisively outweighing Germany's even with a conquered Europe in tow. "If England is able to hold out for several years", Colonel Lindbergh told a Congressional committee, "and if we devote our maximum wartime effort to the production of aircraft, we can almost certainly equal or exceed the air strength of Germany". In this he was making the most conservative possible estimate of the balance of forces. The war is shaking down to an epochal

CONTEST BETWEEN TWO

groups of producing nations. One of them, under Nazi control, will be more and more plagued by shortages of critical materials; it will be under continuous and growing attack by enemy aviation, operating with increasingly undernourished labor working in large part sullenly under coercion. The other, the Anglo-American bloc, its production centers widely scattered over the world, will have access to all materials; it will operate in many regions under relatively peaceful conditions, with labor that is voluntary and well-fed. In that tug-of-war of production, equality in Air Power for the Anglo-American bloc is already within sight, and rapid establishment of supremacy seems in the cards. In the study of European aviation on the threshold of the war it was obvious to me that the

GERMAN BOMBERS WERE INFERIOR

to the British in defensive armament and bomb-load; the British pursuits out-performed the Nazi pursuits. I was convinced, therefore that despite Hitler's great advantage in numbers he would have a hard time of it against England. As early as April 1940, before the test had been made, I put myself on record to that effect, and on June 1st. I wrote that a German invasion of England was impossible under those conditions. Nothing has happened as yet to alter my opinion in that regard. On the other hand, Colonel Lindbergh failed to appreciate, or at least to note clearly in his public reports, the crucial "quantitative" advantage of the British over German planes. Having had no direct and intensive experience as a combat pilot, he was inclined, like laymen, to be rather dazzled by sheer numbers. Yet it is the

BRITISH EDGE IN QUALITY

which to date has denied control of the air over England to the enemy and thereby in effect saved the British Isles in the face of Hitler's numerical edge. As long as the R. A. F. retains its qualitative

margin, Nazi invasion will remain an empty threat. Another item in what might be called Colonel Lindbergh's aviation "ideology" — one that helps explain his pessimism about Britain — deserves attention. He believes that Germany is, to use his own phrase, "a natural air power"; that we in America are a natural air power; but that other countries, and specially England, are not. The whole idea is fallacious. There have been natural sea-power nations, because some are surrounded by water and others are not. But all nations are surrounded by air. What gave Germany its lead was not some inherent air superiority but its revolutionary courage in cutting through outmoded strategic notions. Its advantage was psychological. By now,

BRITAIN'S FINE PERFORMANCE

and the amazing rise of its productive tempo despite a late start are no less impressive than Germany's initial lead. He was correct when he said that Germany now has a strategic advantage because its air bases surround the British Isles in a semi-circle from Narvik to the Bay of Biscay. But he failed to note that this condition is by no means eternal. If Germany were simply fighting the British Isles, his conclusion might possibly hold. But Germany is fighting the British Empire and, in terms of production, also America. Churchill has stated that if necessary the struggle would be continued from the outposts of the Empire. In the same sense that Germany today surrounds England, the Empire and its allies surround Germany and the conquered area under its tutelage: We come ever closer to the day when Germany, all of Europe, will be the center of a circle of hostile Air Power. The direct attacks on Germany's vital centers will be undertaken

FROM FAR-FLUNG BASES:

not alone from Africa and perhaps the Near East but inevitably, in time, from Canada and even India. To cope with this, Hitler would have to dominate the skies over virtually the entire globe. Once we admit that possibility of superior Anglo - American Air Power, we must also admit the likelihood that the European target may be hammered into submission. Should the British Isles fall to Germany, the burden of the conflict would be transferred to the Empire and the struggle would then go on for years and years — while the kind of Air Power is constructed that is needed to reduce a Germanized Europe. If the Islands remain in British hands, the equalization of the two sides in the war will proceed rapidly. If Colonel Lindbergh's fondest hope, as he stresses, is to prevent prolongation of the war, denial of aid to Britain at this time is the worst possible method of achieving his purpose. In doing what it can to prevent the conquest of the British Isles, America is

NOT PROLONGING THE HOSTILITIES.

Nor should it be forgotten that while the contest is under way, the Nazi conquerors of Europe will have to police a hostile if not actually subversive continent, will have to feed hundreds of millions under conditions of extreme short

(Continues on Page 7)

La Estrategia Anglo-americana LOS ALIADOS Y LA GUERRA

La guerra actual tiene que resolverse con la lucha entre un conquistador poseedor de una poderosa armada aérea y de un fuerte ejército, y de un Imperio con una poderosa Marina y un vasto ejército aéreo de creciente potencia, respaldado por otro Imperio que también posee una poderosa escuadra naval y una creciente fuerza aérea. En el flanco se encuentra el aliado de Hitler, el Japón, que controla la tercera escuadra naval del mundo. Todas las conquistas de Hitler no le han proporcionado las materias primas que necesita. Las conquistas que pueda efectuar el Japón tampoco le proporcionarán las materias básicas de que carece. Ambos se encuentran obligados a abrirse paso a través de todos los mares para poder aprovechar los mercados de Norte y de Sud América y del Pacífico meridional antes de que puedan dar a sus pueblos las riquezas

QUE LES HAN PROMETIDO.

Pero para ello necesitan aplastar el poder naval de Inglaterra y el de los Estados Unidos. El dominio de toda la Europa continental a excepción de la Rusia de los Soviets deja a Alemania en una carencia absoluta de muchos productos como el tabaco, aceites vegetales y grasas y de muchas materias primas para las industrias. Tiene un déficit enorme de cebada, arroz, café, azúcar, té, cacao y aceites varios. Carece igualmente de maíz y de aceites vegetales. En relación con los materiales industriales carece de fosfatos y de nitratos, caucho, pieles, lana, algodón, seda, gasolina y cobre; y únicamente en madera, pulpa de la misma, hierro y acero puede Europa, normalmente, presentar un balance de exportaciones superior al de las importaciones. Por esta razón pueden explicarse

LOS DESESPERADOS ESFUERZOS

que está realizando Hitler para conquistar el Mediterráneo, Asia y Africa. Tal conquista reduciría su déficit de gasolina a cerca de la mitad, el de los fosfatos en tres cuartos, el de algodón en un tercio y el de tabaco en un sexto. Su carencia en lanas y cebada sería también disminuida, mientras que los demás déficits quedarían incrementados. Si Hitler tuviera acceso a las reservas de Rusia, subsistiría un déficit de cebada de unos cuatro quintos, tan grande como el que tiene actualmente el resto de Europa. Mejoraría su posición actual con respecto al azúcar, fosfatos, lana y hierro, pero

AUMENTARÁN SUS DEFICITS

en muchos otros materiales. El área total terrestre de Europa, de Asia, de África y de Rusia proporcionarían a Hitler escasos sobrantes y muchos déficits. En los años de 1936 a 1938, las importaciones de esta misma zona en cebada, centeno, arroz, maíz, azúcar, café, té, cacao, tabaco, aceites vegetales, grasas, fosfatos, nitratos, caucho, pieles, lanas, algodón, seda, gasolina y cobre ascendieron a un total de 18 millones de toneladas cúbicas. Estas cifras demuestran claramente que Alemania no carecería de materias primas si lograra llegar a romper el bloqueo inglés y a organizar las

áreas de tierra que se abren ante ella. El hecho de que ni en Alemania ni en el Japón.

PUEDEN REALIZARSE LAS TEORIAS

del "Nuevo Orden" sin acceso fácil a las materias primas quiere decir, en primer lugar, que Alemania y el Japón, para ganar la guerra deben conseguir lo que necesitan en los mercados de Norte y de Sud América y de las Islas del Pacífico. En otras palabras: Hitler y sus aliados Japoneses no pueden contentarse con conquistar las grandes zonas de Europa, Asia y Africa sino que deberán dominar también el Hemisferio Occidental. En segundo lugar, Inglaterra y los Estados Unidos pueden provocar la caída definitiva de Hitler y de su aliado japonés aunque hayan sido dominadas las citadas zonas de Asia y Africa. Por esa razón, la estrategia anglo-americana se circunscribe a

EMBOTELLAR A ALEMANIA

y a sus aliados. Desde Inglaterra como base. Alemania puede ser atacada por el aire, hasta que el pueblo alemán no pueda resistir el castigo. Lo mismo sucederá con el Japón, con todavía mayor efecto. Entre los artículos que faltan al Japón merecen citarse el petróleo, hierro, acero, algodón, lana, madera, cobre, estaño, fosfatos, pieles, azúcar, tabaco y caucho. Y aunque Japón pudiera llegar a dominar a China, no podría constituir nunca una zona con buenos principios económicos sin tener acceso a las materias primas indicadas. Inglaterra y los Estados Unidos pueden ir a la contienda con una

FUERZA NAVAL MUY SUPERIOR

a la del Eje, en mayor proporción que la fuerza militar de éste es muy superior a la de los Estados Unidos e Inglaterra. De todas las llaves militares del mundo, Panamá, Hawaii y Puerto Rico están en manos de los Estados Unidos, mientras que Gibraltar, Singapur y Suez son Británicas. Por otra parte, el poderío naval de los Estados Unidos aumenta constantemente, y en materia de potencia aérea, van a la cabeza en la construcción de grandes bombarderos. La prolongación de la guerra durante varios años será penosa para ambos bandos, pero muchísimo más para el "Eje". La mayor fracción está abierta a las democracias y en ella están incluidas Inglaterra, el Hemisferio Occidental, Australia, los Estados Malayos, las Indias Holandesas y otras islas del Pacífico, así como la mitad meridional de Africa. En esta parte del mundo, las naciones democráticas poseen vastas

CANTIDADES DE MATERIAS PRIMAS

para sus necesidades y las correspondientes líneas de transporte. Inglaterra y los Estados Unidos poseen los dos tercios de la producción industrial del mundo y controlan las tres cuartas partes de la de minerales, además de los materiales de guerra indispensables, menos el antimonio. Por eso, las naciones del bloque democrático pueden crear un sistema económico naval y militar muy superior al de Alemania y el Japón,

Australia. — Cerca de un cuarto de millón de jóvenes australianos han cursado solicitudes para ingreso en las fuerzas aéreas de Australia. Por su parte, el Gobierno Australiano ha gastado 60 millones para llevar a cabo el plan de entrenamiento de estos jóvenes. Las fuerzas aéreas australianas están prestando servicios en la actualidad en Africa, en Malasia, en Inglaterra y en el Canadá.

—:—

Bélgica. — Los círculos oficiales Belgas residentes en Londres dan cuenta de que el regreso a Bélgica de los que se refugiaron en territorio francés durante la invasión ha estimulado las actividades clandestinas llevadas a cabo por los partidos constitucionales. Estas actividades, que continúan a pesar de las severas represalias Nazis, son cada día más audaces. Anuncia el "Times" de Londres, que se ha formado una sección especial en la Marina Real Británica, de la cual forman parte gran número de Belgas libres. En ese servicio se utilizan también los patrones de pesca belgas quienes, previamente, son sometidos a determinado entrenamiento.

—:—

Checoslovaquia. — Se ha publicado un decreto según el cual las granjas checas van a ser confiscadas y puestas bajo el control de las autoridades Nazis, por haberse comprobado por una denuncia del "Protector" Nazi, el Barón Von Neurath, que la producción de leche disminuye sensiblemente en el país. En el decreto se absuelve a las vacas de esta "culpa", diciéndose en él textualmente: "Las vacas alemanas y checas son, racialmente, las mismas. Sin embargo, se nota una creciente diferencia en la cantidad de leche entregada a las autoridades". Se hace notar en el decreto, que la leche entregada es inferior en un 30 % o en un 50 % a la obtenida en las granjas alemanas.

—:—

Inglaterra. — En cierta factoría de Inglaterra se están fabricando las ametralladoras "Bren", consideradas como las

MEJORES ARMAS AUTOMATICAS

conocidas. Las están fabricando especialistas checos que trabajaron anteriormente como ingenieros o como obreros en la fábrica checa de "Zbrojovka", en donde se fabricó por primera vez ese tipo de armas. Los Checos que pudieron huir del "protectorado" alemán trabajan con inmenso entusiasmo en unión del inventor de estas ametralladoras, Vaclav Hólek, quien también vive en Inglaterra.

—:—

Yugoslavia. — Los motivos dados para la supresión de la organización juvenil de los "Sokols" se basa en la satisfacción expresada por sus afiliados cuando Yugoslavia se dispuso a resistir el ataque alemán. Los alemanes trataron el caso como de una revuelta en toda regla, y los miembros de la "Gestapo" han ofrecido la libertad a los detenidos por esta causa a condición de que denuncien todo lo que sepan sobre ese movimiento.

—:—

Francia. — El periodista francés Henri Jeanson, uno de los primeros en unirse a la causa Nazi, se ha visto envuelto en un proceso de hostilidad a los alemanes. En el diario "Au Jour d'Hui" controlado por los alemanes tenía la misión de atacar a Inglaterra, a todo trance. Debía escribir diferentes artículos sin relación ni con la política ni con la guerra, pero que debían terminar con la frase de "Abajo Inglaterra". Muchos de los motivos cómicos que trataba llevaron a los alemanes a la conclusión de que no era tan leal a su causa como parecía. Se convencieron de que lo que hacía Jeanson era convencer a los ingleses de que los alemanes buscaban que los franceses les atacaran sin ningún pretexto racional. Por esa razón, el escritor pasó 48 horas en la cárcel, y ha perdido el derecho a escribir en los periódicos controlados por los alemanes. Los Nazis realizan toda serie de esfuerzos para

DEBILITAR LA RESISTENCIA ALSACIANA.

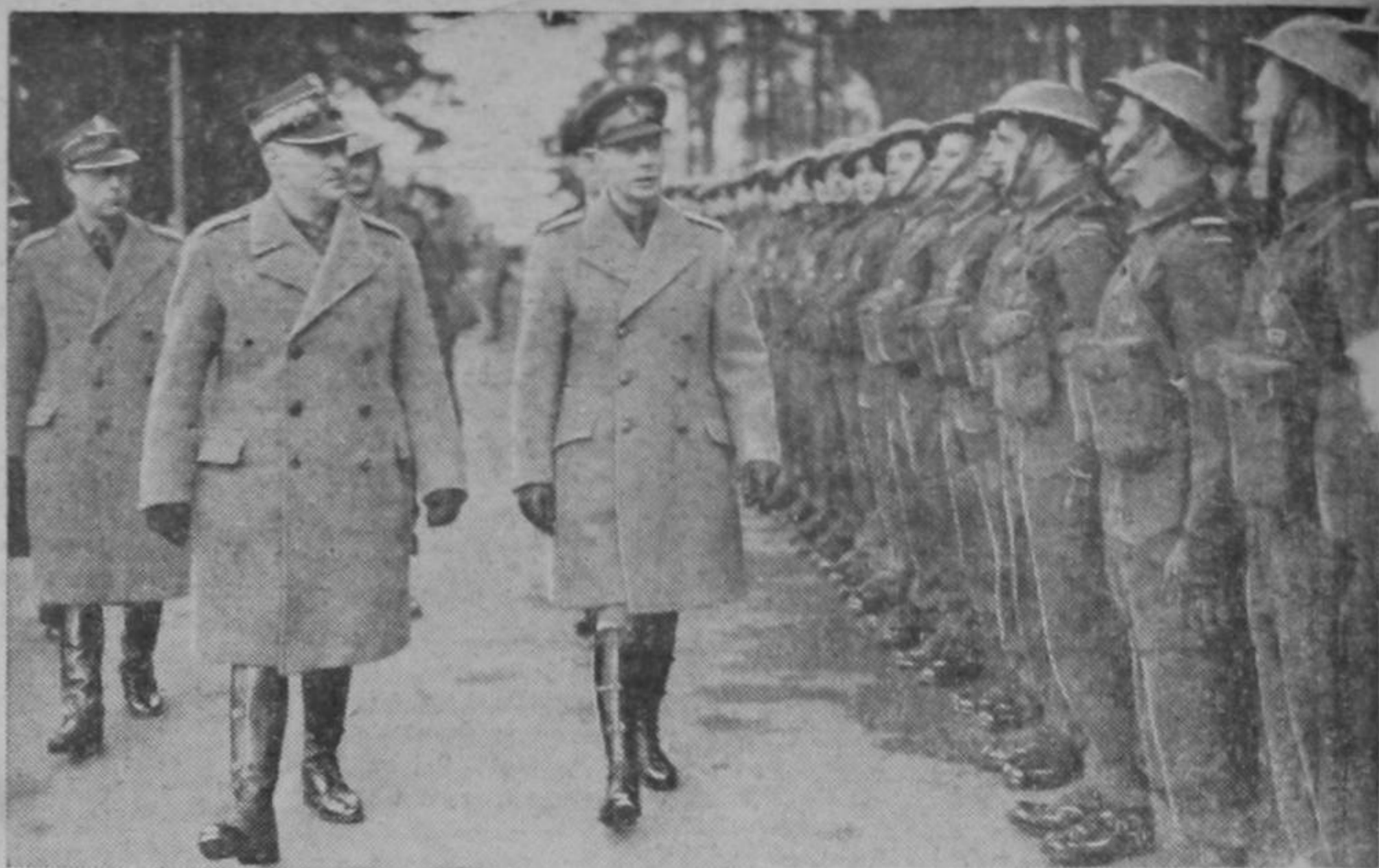
Cuando los primeros prisioneros franceses atravesaron la ciudad de Mulhouse, la población les animaba proporcionándoles víveres; las autoridades alemanas encarcelaron a muchísimas personas para acabar con esas manifestaciones. Tanto en las ciudades como en las poblaciones del campo, los habitantes no salen de sus casas para evitar todo contacto con los Nazis, cerrando puertas y ventanas cuando se dedican a escuchar radiodifusiones británicas.

Por un despacho de El Cairo se ha conocido la hazaña de seis pilotos franceses agregados a una escuadrilla de caza británica en Libia. Durante un reciente combate, dos de estos pilotos acompañados por tres ingleses, atacaron a una gran escuadra de cien (100) bombarderos Nazis, derribando a tres, y probablemente a dos más, en muy pocos minutos. Estos mismos pilotos tienen en su haber el haber derribado diez aeroplanos Nazis en diez días.

—:—

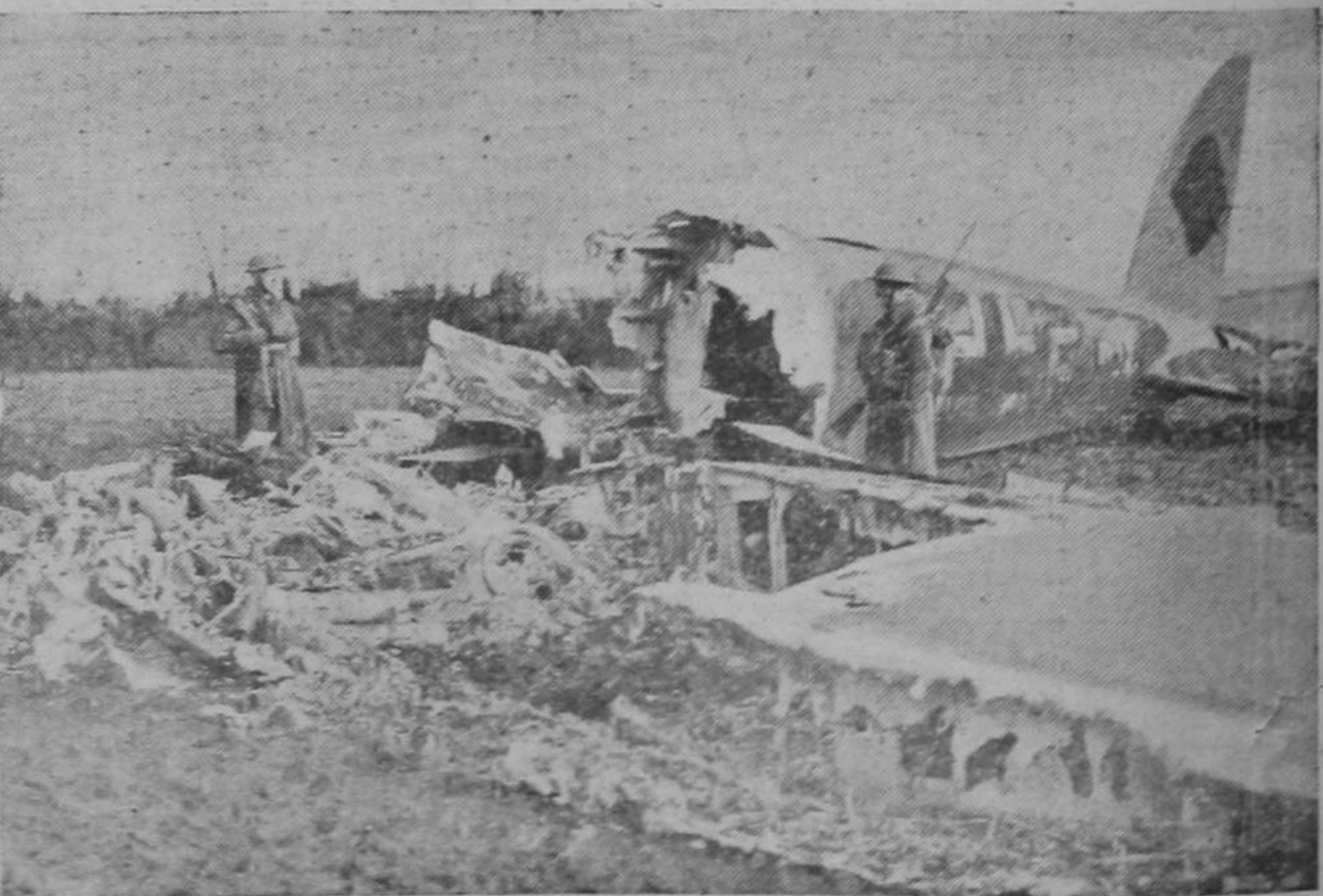
Noruega. — Según las últimas noticias de Oslo, el boicot emprendido contra las películas por el pueblo Noruego es tan efectivo, que ha reducido el ingreso en los cinematógrafos en un 65 %. Debe tenerse en cuenta que los soldados alemanes que forman la mayor parte del público pagan sus entradas, y que los pases gratuitos proporcionados a los Nazis noruegos se pagan por la organización. En todas partes aparecen carteles aconsejando a los noruegos que continúen boicoteando las películas italianas y alemanas.

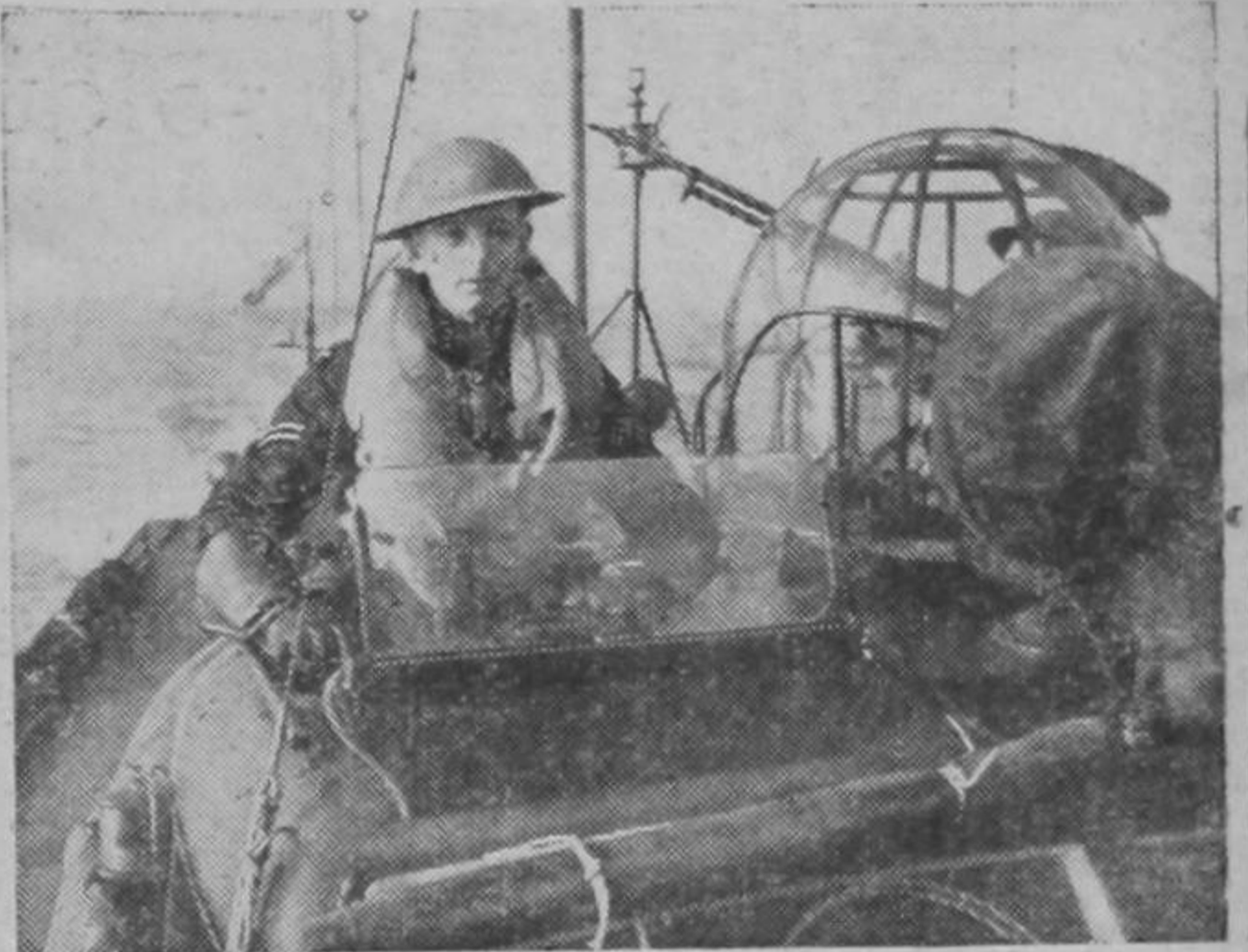
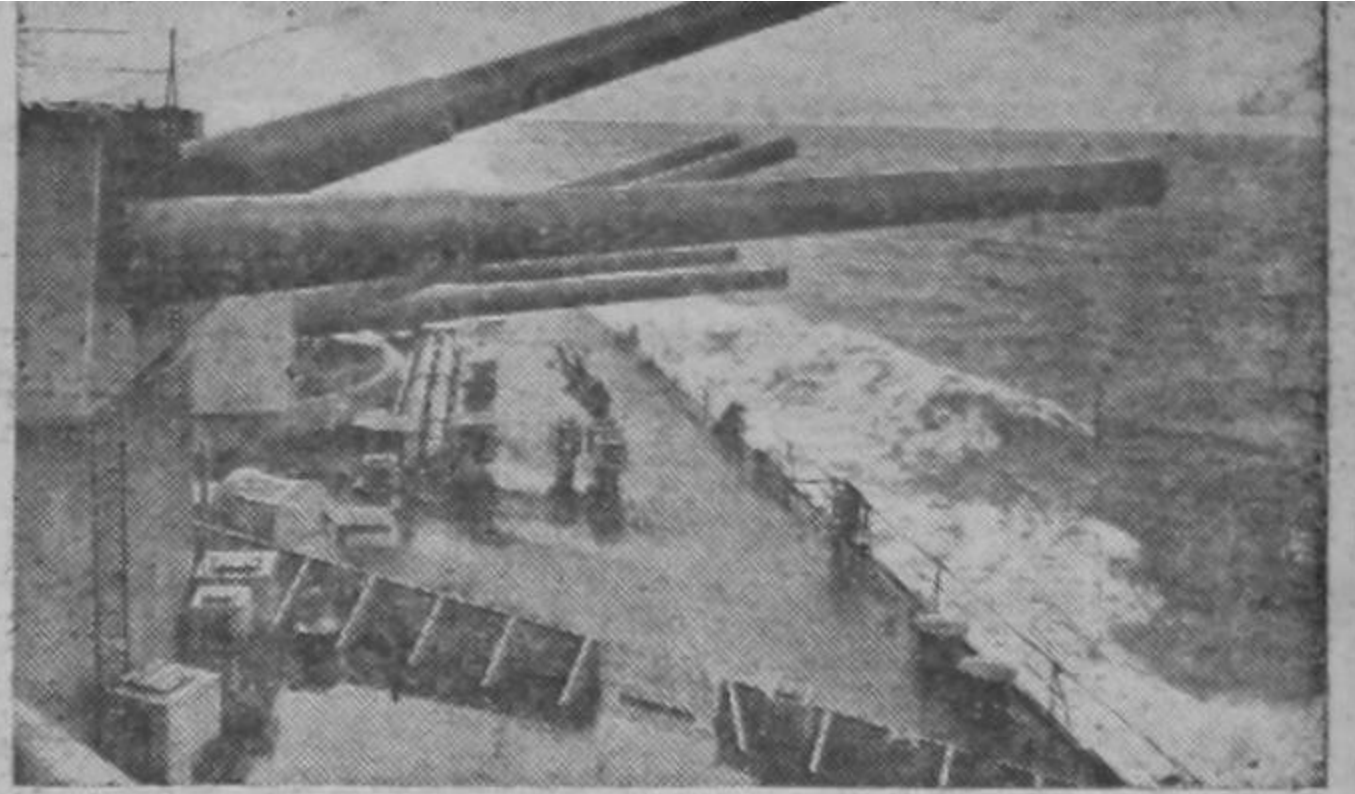
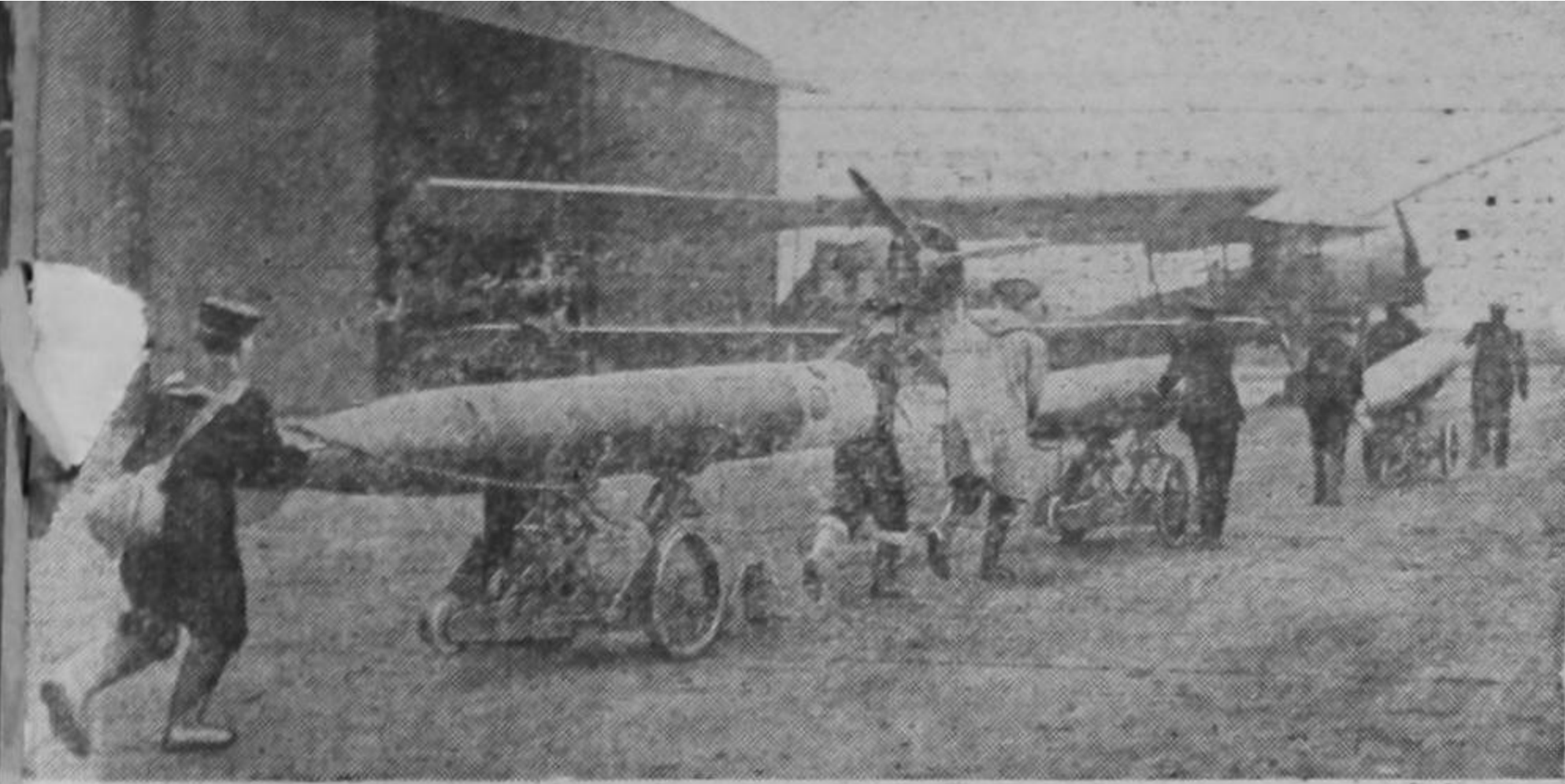
A pesar de que el costo de la vida aumenta constantemente, en Noruega, las autoridades alemanas se han opuesto a todo intento de aumentar los jornales. Han destruido también toda la legislación noruega por lo cual gran número de obreros extranjeros que trabajan en las fábricas de automóviles se niegan a aceptar la jornada de 10 horas y han abandonado el trabajo.



El rey Jorge inspecciona tropas polonesas en Escocia; un cañón "howitzer" de 12 pulgadas en las defensas del Reino Unido; tanques pesados efectuando tiros al blanco; bombardero alemán derribado por un cazabombardero británico; la Cruz Roja envía paquetes a los prisioneros de guerra; una mujer motociclista en el servicio de la marina; aviadores neozelandeses adiestrados en Canadá desembarcan en Inglaterra.

King George inspects Polish troops in Scotland; a camouflaged 12" howitzer aids in Britain's defense; heavy tanks at target practice; German bomber brought down by a British night-fighter; Red Cross packages for prisoners of war; a WREN dispatch rider in the service of the Royal Navy; aviators from New Zealand and trained in Canada disembark in England.





Algunos de los "tiburones de metal" que hundieron al Bismarck; Guardias de incendios con bombas protegen la Catedral de San Pablo; los bomberos auxiliares de Londres se distinguen a diario; bombardero alemán que se estrelló en el sur de Portugal; los seis cañones delanteros de 14" del "King George V"; una lancha de rescate de la R. A. F. en el Canal de la Mancha; Mr. Winston Churchill, el general De Gaulle y el general Sikorski presenciando maniobras de carros blindados; artilleros anti-aéreos holandeses hace poco derribaron a seis bombas que atacaban a un convoy.

Some of the "metal sharks" which helped to sink the "Bismarck"; fire watchers with strapping pumps protect St. Paul's Cathedral; London's auxiliary firefighters are doing magnificent work; German bomber which crashed in the south of Portugal; the "King George V" "six 14" forward guns during elevating and depressing practice; a rescue launch of the R. A. F. cruising in the Channel; Mr. Winston Churchill, General de Gaulle and Sikorski watching armoured cars during a demonstration; Dutch anti-aircraft gunners recently shot down six German bombers while on convoy duty.



El Precio de la Esclavitud Nazi

Se van conociendo datos exactos de las cargas fiscales impuestas por los alemanes a los países que han esclavizado. Estas cargas guardan menos relación con las exacciones de víveres y de productos varios, que con los efectivos monetarios que obligan a pagar a los desdichados países que han caído bajo su dominio y que deben destinarse, según ellos, a pagar los gastos del ejército de ocupación. La cantidad global estimada para Noruega, Dinamarca, Bélgica, Holanda y Francia se eleva a la cifra de Dollars ... \$ 4.200.000.000 anuales o sea

MÁS DE OCHO VECES DEL MÁXIMO

anual exigido a Alemania de conformidad con el Plan Young. Francia sola, con una leva de \$ 4.135.000.000 dollars o sea de unos \$ 80.00 dollars por cabeza, paga tres veces más que el máximo que el plan Young suponía para Alemania. La carga impuesta a los países ocupados puede ser computada únicamente teniendo en cuenta las sumas en efectivo exigidas a cada uno de ellos por cuenta del gobierno alemán. Pero hay una buena parte de estas cargas que deben entregarse en diferentes materias previamente señaladas por el gobierno alemán. En primer lugar, cada territorio debe cargar con los gastos de las tropas de ocupación. Las cifras siguientes señalan el gasto anual de ocupación en los territorios occidentales. Estas cifras pueden no ser rigurosamente exactas en el caso de Holanda.

PAIS	TOTAL	Por habitante
Noruega ..	\$ 272.000.000	\$ 100
Dinamarca	84.000.000	32
Bélgica ..	300.000.000	32
Holanda ..	216.000.000	24
Francia ..	3.308.000.000	80

De estas cifras se desprende que los gastos de ocupación en la zona occidental se elevan anualmente a un total de \$ 4.200.000.000 de dollars. Además, Alemania recibe ciertas cantidades que aún no han sido compulsadas, de Polonia, Checoslovaquia, Rumania y Bulgaria. Relativamente, la carga más pesada cae sobre Noruega, por cada habitante, y asciende a más de un tercio de su entrada nacional antes de la guerra. Debe notarse también que el máximo anual solicitado de Alemania en virtud del Plan Young fué de \$ 500.000.000 de dollars lo cual representaba menos de la tercera parte de lo que Francia paga actualmente. La segunda forma de carga derivada de la ocupación alemana es la de que los territorios ocupados están obligados a enviar a Alemania

MÁS PRODUCTOS DE LOS QUE ALLÍ RECIBEN

en cambio. Este excedente de exportaciones lo pagan en forma de Marcos bloqueados, de los cuales ningún beneficio puede obtenerse ni derivarse. También hay que considerar el valor de los diferentes artículos requisados a particulares, tales como valores, alhajas, etc. Este segundo tipo de impuesto de guerra es ahora considerablemente menor de lo que fué en 1940, pues todos los territorios fueron ya objeto de las más extensas requisas. Por esa razón,

y teniendo en cuenta estas alcabalas alemanas, las pérdidas anuales de estos países se elevan a \$ 400.000.000 por año. El total, tomando en cuenta todas las demandas Nazis se eleva a la cifra de Cuatro Mil Seiscientos Millones (\$ 4.600.000.000) de dollars, sin tomar en cuenta los daños indirectos recibidos por estos países dé-

parece que el público no se ha dado exacta cuenta, hasta ahora, de que el creciente predominio alemán en Siria es de mayor importancia en relación con Turquía que respecto de Iraq o de Suez.

rivados de la ocupación militar y de sus consecuencias.

LO QUE DICE LA PRENSA

El "Herald Tribune". — Un experto del Gobierno ha declarado hoy que las reservas de petróleo que están en poder del Eje son tan escasas, que Inglaterra puede ganar la guerra sin invadir el Continente, limitándose a bombardear los puntos vitales de Alemania, sus fábricas de petróleo sintético y las líneas de transporte. El Doctor Robert E. Wilson, jefe consultor petrolero de la Oficina de Producción, ha comunicado al Instituto Americano de Ingenieros Químicos, que el esfuerzo de guerra germano-italiano requiere la utilización total de sus recursos de petróleo, incluyendo el importado y el sintético, en proporción igual a la de un 5% de la producción local de aceites crudos. Es muy difícil predecir si esta escasez limitará las operaciones del Eje durante este verano, pero puede asegurarse que la falta de petróleo en Alemania está trabajando en contra de ella. Esta falta de petróleo en Italia será causa de que constituya

UN ESTORBO PARA HITLER

en vez de una ayuda. Por otra parte, la falta de petróleo en Alemania la obligará a tener que fijar su atención y su energía en el sistema más favorable para hacerle frente a la situación. Este combustible no solamente es necesario para la buena marcha de su producción industrial y agrícola, sino que para sus operaciones militares. Y aunque la captura o el control del Irán obligará a Inglaterra a contener sus operaciones en el Mediterráneo, y aun cuando Alemania se apoderease del Irak, el petróleo allí producido no llegará ni a Alemania ni a Italia en cantidades apreciables. Cuando Inglaterra obtenga una suficiente superioridad aérea que le permita emprender ataques en gran escala durante el día sobre Alemania, atacando sus fábricas sintéticas y sus vías de transporte, el resultado de esta acción será tan eficaz que Inglaterra no necesitará invadir el Continente para ganar la guerra.

—:—

El "New York Sun". — Una información de Vichy se refiere a un acuerdo con Alemania para devolver a su patria cien mil prisioneros franceses que actualmente se encuentran en el país Nazi. Una justa aclaración de conceptos y un adecuado empleo del lenguaje indicará lo que se oculta en estas palabras. A cambio de esos cien mil soldados franceses, los Nazis han hecho prisioneros a los miembros del Gabinete de Vichy. Sobre una base cualitativa, los Nazis llevan la mejor parte, pues de esta manera retienen la potente palanca de la opinión francesa causada por 1.700.000 prisioneros franceses que no quedarán libres ahora y cuya libertad progresiva permitirá

EL EJE SIRIO

No quiere esto decir, sin embargo, que la traición francesa respecto de Siria no sea una amenaza para nuestros baluartes en Palestina y en Egipto, de primera importancia. Aunque Raschid Ali se lanzó prematuramente para los alemanes, es innegable que nos desafió en medio de una crisis, y en uno de los lugares más explosivos del mundo — no solamente en relación con el propio Iraq sino que hacia el oriente — en Irán, en donde los alemanes intrigan incansablemente, y en Siria, en donde la población Árabe odia a los franceses y se encuentra lista para cualquier aventura que pueda servirle para sacudir ese yugo. A pesar de esto, y del peligro de la situación

LA DOMINAMOS POR COMPLETO

en el Iraq, y Mr. Eden ha prometido que se tomarán todas las precauciones posibles respecto de Siria. La fuerza expedicionaria alemana no puede avanzar por el Eufrates y el Tigris hasta el Golfo de Persia, ni invadir Palestina hasta que haya llegado a Siria — ni por tierra, ni atravesando las 386 millas de agua salada que la separan del Dodecaneso. Por el momento, el valor principal de Siria para los alemanes es que completa el aislamiento de Turquía; tropas alemanas cierran la frontera europea de Turquía; tropas alemanas e italianas ocupan la cadena de islas griegas que se extiende desde los Dardanelos a Rhodas, y barcos búlgaros y Rumanos pueden transportar al ejército a través del Mar Negro para atacar a Turquía por el norte. Estratégicamente hablando

TURQUÍA ESTA CASI ENCERRADA.

Como para aumentar la presión, los alemanes han iniciado una campaña sorda respecto del proyecto de colaboración Ruso-Alemana en gran escala que está pendiente. Amenazándola con fuerzas alemanas por tres puntos distintos, y con la hostilidad Rusa a la retaguardia, Berlín indudablemente cree que aunque Turquía se negara a firmar el Pacto del Eje, y que no permitiría el tránsito de las tropas alemanas, quizás no se negará a celebrar algún convenio comercial muy cuidadosamente redactado. Las dificultades de Turquía se han agudizado porque las circunstancias la han venido obligando a definir su política defensiva más y más exactamente

TRATA DE GANAR TIEMPO

para mientras puede obtener los armamentos que le urgen, de las naciones amigas. Mientras tanto, el periódico "Tan" ha reflejado la opinión pública, declarando que si Alemania exigiese la participación de Turquía, ésta se la negaría. De igual significación es la advertencia hecha por el Diputado Aka Gunduz al pueblo del Iraq: "Cumplio con el sagrado deber de advertiros que os han traicionado miserablemente. Os encamináis vendados hacia el desastre. Romped esa venda!!" Sin embargo, los acontecimientos en Creta y en Siria ejercerán decidida influencia en la resolución que el Gobierno de Turquía deberá adoptar dentro de los próximos días o las próximas semanas.

POR QUE LINDBERGH SE EQUIVOCA...

(Viene de la Página 2) —
se casi toda la tierra. Al admitir la posibilidad de una superioridad aérea Anglo - Americana, también tendremos que admitir la probabilidad de que el objetivo europeo será atacado y destruido hasta someterlo. De caer las Islas Británicas en poder de Alemania, el peso del conflicto se trasladaría al Imperio y la lucha continuaría por años y más años — para mientras pudiera construirse el Poderío Aéreo necesario para acabar con la Europa Germanizada. Si las Islas permanecen en poder de los Británicos, el equilibrio de ambos contendientes en la guerra se producirá con mucha mayor rapidez. Si la mayor esperanza del Coronel Lindbergh, como lo ha subrayado, es impedir la prolongación de la guerra, negarle auxilio a la Gran Bretaña ahora sería el peor método para alcanzar ese objeto. Al hacer todo lo que puede para impedir la conquista de las Islas Británicas, los Estados Unidos,

NO PROLONGAN LAS HOSTILIDADES

Téngase también muy presente que mientras continúe la guerra, los conquistadores Nazis de Europa tienen que vigilar a todo un continente hostil, si acaso no es completamente subversivo; que tienen que alimentar a centenares de millones de personas, en condiciones de espantosa escasez. Tendrán que mantener su predominio sobre un continente aislado y acorchado, dividido entre sí y luchando contra un grupo Británico-Americano unificado, con problemas económicos y políticos mucho más benignos. A estas horas, los recursos humanos y materiales del Imperio Británico están principiando a pesar en esa balanza. Fábricas, campos para entrenamiento y nuevas bases están surgiendo por centenares en toda la América del Norte, en Australia y en Nueva Zelanda, en el Africa y en el Mediano Oriente. Todavía no existe la perfecta coordinación, pero cuando llegue, el dominio de Hitler se encontrará sitiado por un enemigo cada vez más poderoso, resuelto, cuya situación estratégica tendrá que mejorar al andar del tiempo. El obstáculo principal que podría oponerse a este proyecto es la ofensiva contra el comercio británico la cual, si llegase a tener éxito, pondría fin al estrangulamiento de Europa. Pero Alemania está muy lejos del éxito en ese sentido. El eficaz empleo de las fuerzas aéreas, dentro de algún tiempo, anulará esa ventaja de los Nazis. Ahora mismo se pueden establecer rutas marítimas al través de las partes más estrechas del Atlántico, protegidas por el Poderío Aéreo.

LA PRINCIPAL DEFENSA

contra los submarinos es la aviación; la única defensa contra los corsarios aéreos en alta mar es la aviación. Y esa aviación, tenemos motivos para creer, predominará sobre las rutas oceánicas antes de que los ataques Nazis contra la marina mercante puedan ser decisivos. De modo, pues, que a pesar de esa ventaja inmediata de Alemania es muy posible que la balanza se inclinará muy pronto en contra de ella. Solamente cuando lleguen a equipararse las fuerzas en lucha podría pensarse en la posibilidad de hablar de una paz negociada. Realmente, quienes en verdad busquen una paz negociada durable no pueden pensar seriamente en ella en estos momentos en que Hitler tiene las mejores

cartas del juego. La paz ahora sería una miserable farsa. En cualquier forma que pretendiera disfrazársela, la paz en la actualidad dejaría a Alemania en situación predominante y en condiciones de hacerse aun más poderosa. Equivaldría solamente a un armisticio bajo la sombra del militarismo Nazi, y principiaría una carrera de armamentos en la que los EE. UU. serían el contendiente más preocupado. Llego, finalmente, al punto esencial de la discusión: a la

POSICION DEFENSIVA DE LOS EE. UU

Somos inexpugnables? Podemos hacernos inexpugnables? Tenemos derecho, bajo las nuevas condiciones creadas por el Poderío Aéreo, de dividir nuestra seguridad en elementos "ofensivos" y "defensivos"? La base de la guerra moderna no es ya la ocupación — es la "destrucción total" — y ésta, se lleva a cabo desde el aire. Una nación puede ahora, con su aviación, lanzarse totalmente contra otra, en vez de ocuparla pulgada a pulgada. Ese es el corazón de la teoría de la "guerra total" y esa es la nueva amenaza, la amenaza de esta Edad Aérea, contra la cual debemos prepararnos. Es una amenaza en la cual los océanos ya han perdido parte de valor proteccionista, y están destinados a convertirse, bien pronto, en una defensa tan ilusoria como resultó serlo la "Línea Maginot". El bombardeo de objetivos norteamericanos a través del Océano es ya factible, como lo ha declarado el propio Coronel Lindbergh. Desde ahora en adelante, esa posibilidad ira aumentando hasta que por último, el continente americano.

SERA TAN VULNERABLE

como lo son ahora las Islas Británicas. El Atlántico no será una protección superior al Canal de la Mancha; nuestra única protección será el tamaño y la calidad de nuestro Poderío Aéreo. Para los prácticos en la industria de la aviación ocupados en el diseño de aviones para objetivos técnicos, aviones militares que puedan volar 25,000 mllas, distancia igual a la circunferencia de la tierra, les parecen perfectamente factibles dentro de corto tiempo — cinco años, a más tardar. Eso significará que ninguna nación, ni parte alguna de cualesquiera nación estará inmune contra ataques directos lanzados desde cualquier parte del mundo. Y mucho antes de eso, primero el Atlántico y después el Pacífico, caerán bajo el dominio de una Potencia Aérea o de otra, sin hacer caso de las fuerzas navales respectivas. No habrá "defensa" contra esa potencia sino que en el aire. Los océanos se convertirán en unos tantos estrechos, como el de Skagerrak. El Coronel Lindbergh continúa hablando de "invasiones" de "ocupaciones" y de movimientos de tropas con toda naturalidad. Continúa sintiendo fe en los armamentos "defensivos" y en recursos "técnicos" representados por vastos océanos, por poderosas flotas y por escuadras aéreas "defensivas". Ignora el elemental principio militar de que la mejor defensa es siempre la ofensiva vigorosa — principio que se aplica cien veces más eficazmente al Poderío Aéreo. Esperar los ataques del enemigo y tratar de contrarrestar sus golpes

SERIA CASI UN SUICIDIO

La única defensa eficaz contra los ataques aéreos es la de aniquilarlos desde el aire. (Concluye en la Página 8)

WHY LINDBERGH IS WRONG...

(Continued from Page 2) —

age. They will hold a beleaguered and hardpressed continent, torn within itself, and pitted against a British-American group relatively unified and under far milder economic and political pressures. Already the human and material resources of the British Empire are beginning to affect the balance. Factories and training grounds and new bases are springing up throughout North America, in Australia and New Zealand, in Africa and the Middle East. The pattern has not yet fully emerged, but it is a pattern in which Hitler's domain will be increasingly under siege by a constantly more powerful, determined foe whose strategic position must improve with time. The main force against the emergence of this pattern is the offensive against British commerce which, if successful, would break the strangle hold around Europe. But Germany is still far from success in that respect. The better employment of air forces will in time cancel out this Nazi advantage. Even now it is possible to establish lanes across the narrowest parts of the Atlantic, protected by canopies of Air Power.

THE FIRST LINE OF DEFENSE

against submarines is aviation; the only defense against air raiders on the high seas is aviation. And such aviation, we have reason to expect, will assume air control over the ocean lanes before the Nazi attack on shipping can prove decisive. Thus, despite the immediate advantage for Germany, the rapid reversal of the balance is entirely possible. Only when some approach to equality is attained can there be any point in even talking about negotiated peace. Indeed, all those who truly seek a durable negotiated peace can scarcely urge it seriously at this time, when Hitler holds most of the chips. Such negotiations would be a farce in the nature of the case. Regardless of how it might be camouflaged, a peace now would leave Germany in possession of a big stick and unhampered in making it even bigger. The whole undertaking could amount only to an armistice in the shadow of Nazi militarism, during which an armaments race would be unfolded, with the United States as the chief and most worried contender in the race. I come finally to the crux of the dispute: the

DEFENSIVE POSITION OF THE

U. S. A.

Are we impregnable? Can we be made impregnable? Have we the right, under the new conditions created by Air Power, to divide our security into "offensive" and "defensive" elements? The basic procedure in modern warfare is no longer occupation. It is total destruction — and that is achieved from the air. One nation can now, with its aviation arm, strike at another as a totality, rather than inch by inch. That's the core of the "total war" idea and that is the new threat, the Air Age threat, against which we must be prepared. It is a threat in which oceans have already lost some of their protective value and are destined to become soon as illusory a detour. The bombing of American objectives from across the ocean is al-

ready possible, as Colonel Lindbergh himself stated. With every year that possibility will be extended until finally the American continent

WILL BE AS VULNERABLE

as the British Isles. The Atlantic will be no more protection than the English Channel; the only protection will be the size and the quality of our own Air Power. To the practical men in the aviation industry, engaged in designing planes for planned tactical purposes, military aircraft with a range of 25,000 miles, equal to the circumference of the globe, seem wholly realistic in the predictable future — in five years at the outside. That will mean that no nation and no part of any nation will be immune from direct attack from any part of the world. And long before that, the Atlantic, then the Pacific, will fall under the domination of one Air Power or another, in total disregard of respective naval strengths. There will be no genuine "defense" against it except in the air. Oceans will be just so many Skagerraks. Colonel Lindbergh takes the need for "invasion" and "occupation" and troop deployments for granted. Thus he still puts his faith in "defensive" armaments and techniques, as represented by wide oceans, powerful fleets and "defensive" aircraft. He ignores the elementary military principle that the best defense is always a vigorous offense — a principle that applies a hundredfold more strongly in Air Power. To wait for enemy attacks and then to parry the blows

IS WELL - NIGH SUICIDAL.

The one sane defense against air attack is to annihilate their points of origin in the enemy country. It will matter nothing that the armadas of bombers, thousands of them perhaps, will travel ten hours or more before reaching American objectives. They will be crossing at substratospheric altitudes, perhaps, with relief crews, under ideal conditions of comfort. On arrival at their destinations, the crews will be as fresh and rested as if they had stepped out of their own homes after breakfast. In modern planes, after all, what is the difference between flying for three hours to the interior of Germany or Italy, and flying ten hours across the ocean to the interior of the United States? Once over enemy territory, whether the bomber is above the Ruhr or Pennsylvania, the Midlands or Chicago, London or New York, makes not the slightest difference technically. The procedure after arrival is identical — and the disastrous consequences of the visit are identical. American industries, grouped in thick - sown concentrations dependent on centralized sources of power, make ideal targets for air attacks. The tremendous expanse of our country may give us a feeling of hugeness, but the vital centers are few and extremely exposed. I contend that those who deny the practical possibility of an eventual air attack on America are lulling the American people into a false sense of safety as dangerous as the

"MAGINOT LINE MENTALITY"

that cost France its independence. Colonel Lindbergh, so well aware

(Conclusion on Page 8)

POR QUE LINDBERGH SE EQUIVOCA...

(Viene de la Página 7) — quillar sus puntos de origen en el país enemigo. Nada importa que los escuadrones de aviones de bombardeo, de millares de ellos quizás, tengan que volar diez horas o más para llegar hasta sus objetivos en América. La travesía la harían a alturas subestratosféricas, posiblemente con tripulaciones de repuesto, y con perfecta comodidad. Al llegar a su destino, los tripulantes estarían tan frescos y tan descansados como si acabaran de salir de sus propias casas después de desayunarse. En los aviones modernos, después de todo, qué diferencia puede haber entre un vuelo de tres horas hasta el interior de Alemania o de Italia, y un vuelo de diez horas a través del océano hasta llegar al centro de los Estados Unidos? Una vez que llegan a territorio enemigo, ya sea encima del Ruhr o de Pensilvania, sobre los Midlands o encima de Chicago, sobre Londres o sobre Nueva York, no hay diferencia alguna sobre el punto de vista técnico. El ataque después de su llegada sería idéntico — y las consecuencias desastrosas de las visitas también serían iguales. Las industrias norteamericanas, concentradas en derredor de las fuentes de energía centralizadas, forman blancos ideales para los ataques aéreos. La enorme extensión de nuestro país quizás nos proporcione el sentido de la inmensidad — pero los centros vitales son pocos y muy expuestos. Afirmo que quienes nieguen la posibilidad práctica de un eventual ataque aéreo contra los Estados Unidos tratan de adormecer al pueblo norteamericano y de darle una idea falsa de su seguridad, tan peligrosa co-

mo resultó ser la mentalidad de

LA LINEA MAGINOT

que le costó a Francia su independencia. El Coronel Lindbergh, tan bien sabido de los erróneos conceptos que acabaron con tantas naciones de Europa, no debería unir su voz al coro que trata de adormecernos. Olvidémosnos de los océanos y aun de nuestras flotas, aunque reconozcamos su importancia actual, al considerar nuestro inmediato porvenir. Mientras más pronto reconozcamos que nuestra "impregnabilidad" — es decir, nuestro retiro a estilo del avefuerz, detrás de los baluartes oceánicos — es un anacronismo, mejor. Semejante "aislamiento" ha desaparecido físicamente con el advenimiento del Poderío Aéreo y los gigantescos pasos que está dando para ensanchar sus dominios. Cada arma nueva ha puesto fin al aislamiento de alguna nación. Los indios estuvieron aislados en el Hemisferio Occidental hasta que los barcos de vela y la pólvora les alcanzaron. Los últimos restos del aislamiento oceánico están desmoronándose y ni la retórica ni las innovaciones patrióticas alterarán ese hecho. El Atlántico ha quedado reducido a ocho horas de vuelo, o menos. El futuro tráfico aéreo del mundo tejerá su tela de araña entre los continentes, sin fijarse casi en los océanos. Recorrerá los EE. UU. en todas las direcciones a medida que una di-

WHY LINDBERGH IS WRONG...

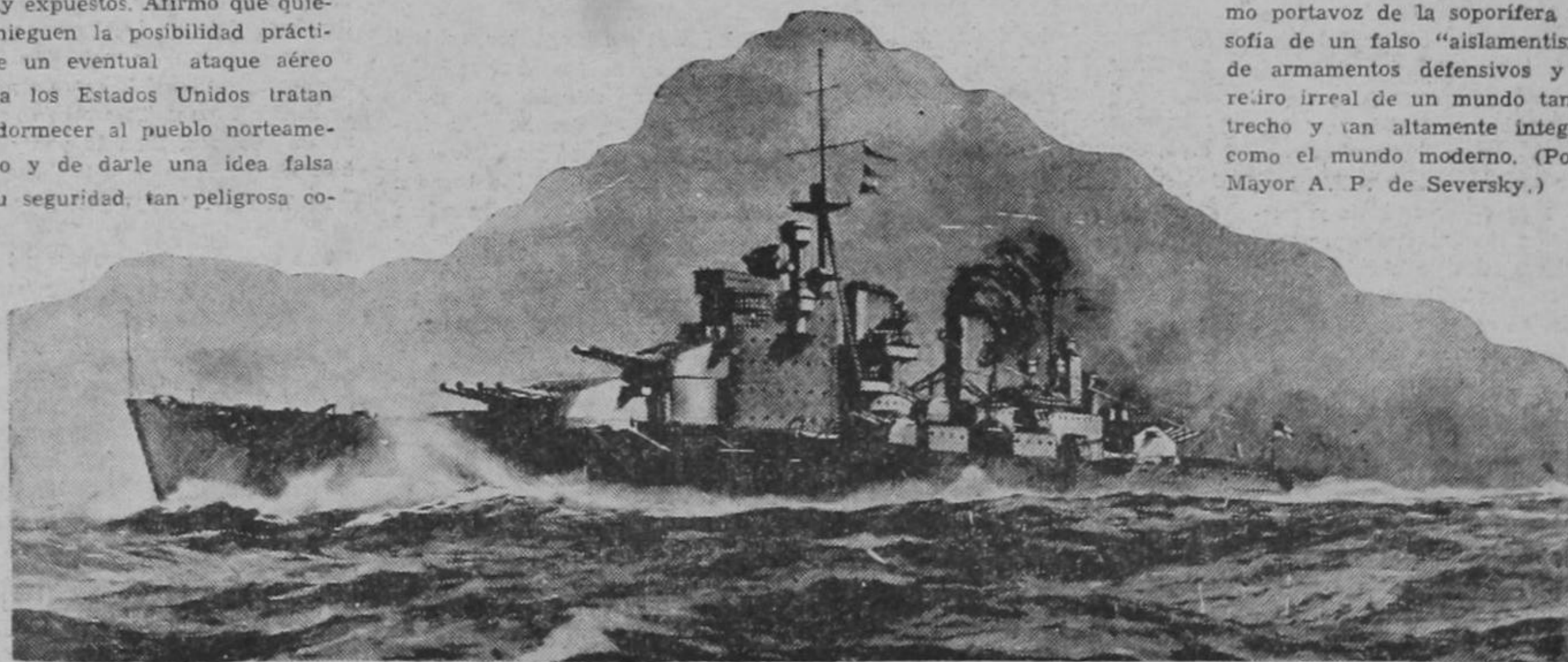
(Continued from Page 7) —

of what wishful thinking in such matters has done to European nations, should be the last one to join in the lullaby. We had better discount our oceans and even our navies, while acknowledging their present importance, in considering the immediate future. The sooner we recognize that "impregnability" — the retirement ostrich - fashion behind ocean ramparts — is a thing of the past, the better. Such "isolationism" is ruled out physically by the advent of Air Power and the giant steps with which it is enlarging its range. Every new weapon has ended someone's isolation. The Indians were isolated in the Western hemisphere until sailing ships and gunpowder overtook them. The last margins of oceanic isolation are crumbling, and no amount of rethoric and patriotic invocations can alter the fact. The Atlantic has already been narrowed to eight hours or less. The future air traffic of the

world will spin its web between continents with scarcely a second glance at oceans. It will crisscross over America as it speeds between points halfway round the world. Like some "isolated" prairie town suddenly yanked into the big wide world by a new railroad junction, we shall find ourselves suddenly in the very midst of world air traffic, completely open for commerce or for destructive onslaught. It is well enough to preach a phantasmal oceanguarded isolationism to those who still live in the past. A new generation alert to the changing realities of a new age must and will reject it as a dangerous, ostrich - like evasion of reality. It is unfortunate that Colonel Lindbergh has allowed himself to be used as spokesman for the soporific philosophy of make-believe isolationist, defensive armaments and unrealistic withdrawal from a narrowed - down, highly integrated modern world. (Major A. P. de Seversky).

versos puntos situados en lugares muy distantes del globo terráqueo. Tal como algún pueblecito aislado en las llanuras repentinamente llegó a formar parte del mundo por medio de la vía férrea, así nos encontraremos nosotros repentinamente en el propio centro del tráfico aéreo mundial, abiertos al comercio e igualmente expuestos a

un repentino ataque destructor. Bien está predicar un aislamiento inexistente, resguardado por los océanos, a aquellos que todavía viven en el pasado. La nueva generación, al tanto de la realidad de nuestra nueva era, deberá rechazarla y la rechazará como peligrosa evasión de la realidad. Es una desgracia que el Coronel Lindbergh haya permitido que le ocupen como portavoz de la soporífera filosofía de un falso "aislamiento", de armamentos defensivos y del retiro irreal de un mundo tan estrecho y tan altamente integrado como el mundo moderno. (Por el Mayor A. P. de Seversky.)



El acorazado "Prince of Wales" es el segundo de los cinco barcos de la clase "King George V" de 35.000 toneladas que ha entrado al servicio activo de la flota británica, siendo los otros tres que todavía faltan el "Duke of York", el "Jellicoe", y el "Beatty", llevando estos últimos dos los nombres de los dos almirantes que derrotaron la flota alemana en el gran batalla naval de Jutlandia durante la guerra mundial. Armados con diez cañones de catorce pulgadas, de los cuales seis están colocados en dos torres en la proa de estos barcos y cuatro en una torre en la popa, su construcción revela que la táctica naval británica sigue siendo la del ataque al enemigo, doquiera que se encuentre, y para su defensa estos acorazados poseen una coraza de un espesor de diez y seis pulgadas en la línea de flotación. Se asegura que dicha coraza pesa más de catorce mil toneladas. Equipados con numerosos cañones antiaéreos y con tres aviones y una catapulta para lanzarlos al aire, los cinco barcos representan la última palabra de la técnica y arquitectura navales de la Gran Bretaña.

The battleship "Prince of Wales" is the second of the five 35.000 ton ships of the "King George V" class that has entered active service with the Grand Fleet, the other three still missing being the "Duke of York", "Jellicoe", and "Beatty". The last two bear the names of the two great admirals who vanquished the German Fleet in the great naval battle of Jutland during the world war. Armed with ten 14" guns, of which six are placed in two turrets in the bow and four in one turret in the stern, their construction reveals that British naval tactics continue to be those of attacking the enemy wherever he may be found. Their defensive armour is said to be 16" thick along the waterline and its total weight is extraofficially stated to be over fourteen thousand tons. Equipped with numerous anti-aircraft guns, three aeroplanes and a catapult to launch them into the air, these five ships represent the last word in British naval architecture and technique.

THE STONE OF DESTINY

The Stone of Scone on which the Kings of Scotland have been crowned since time immemorial, and the Kings of England since the XIII century, fortunately escaped damage in the recent attack on Westminster Abbey. It still reposes under the Coronation Chair specially built by Edward I to enclose it.

Otherwise known as the Stone of Destiny, it is reputed in legend

to have been Jacob's pillow at Bethel. The chair is of oak and, though now it is worn and colourless, originally was covered with gilt gesso work wrought into patterns.

Services were resumed last Sunday in the Abbey nave; over the north - west tower, despite the damage to the building, the Abbey flag (white, with the blazoned keys of Peter, the royal arms of

THE TYPICAL METHOD

Both German and Italian radios excelled themselves a few days ago. With gusto they quoted a long account of conditions in Britain — an account supposed to have been given by the American Consul in Glasgow during a recent visit to Spain.

Elizabeth and the roses of the House of Tudor) continues to fly proudly.

The United States Embassy in London has authorized a statement to the effect that no American consular officer from Britain has proceeded to or through Spain in recent months and that the new American Consul - General to Glasgow, Mr. Parker W. Buhman, has made no statement concerning the effects of German bombing either before or after his arrival.