CORRESPONDENCIA ALEMANA

Correspondencia diaria periodística

Suscripción en Barcelona . 1'— pts. al mes
» en provincias . 4'50 » trimestre
Número suelto . . . . 5 céntimos

Se publica todos los días, además de telegramas oficiales, un resumen de los artículos de fondo y otros de general interés de la prensa diaria de Alemania, Austria-Hungría, Bulgaria y Turquía

Permitida la reproducción de todas las noticias

: : Servicio Alemán de Informaciones : : Calle Santa Teresa, 8 : : Barcelona-Gracia : : Teléfono : Central de Gracia 1076 : :

La Correspondencia Alemana es el único diario en España que publica íntegramente todos los partes oficiales de Alemania, Austria-Hungría, Bulgaria y Turquía

Núm. 61 — Barcelona, viernes 2 de marzo de 1917 — Año II

b
19311

315 buques hundidos en el mes de febrero

Discurso del ministro de Estado alemán

NAUEN, 1.° de marzo.

Dispuestos al trabajo pero no al suicidio

Según comunican de Copenhague, los navieros daneses y las marinos han llegado a un acuerdo acerca de los viajes fuera de las zonas de peligro. Las marinos reciben un sobresueldo de un 60 por 100.

Los atropellos de Inglaterra a los neutrales

Sobre las represalias inglesas contra la navegación noruega, el periódico *Bergener Annonce Tidende* dice: En una circular a sus accionistas, los armadores pertenecientes a una Compañía de navegación les comunican que un buque de Rotterdam tuvo que hacer un viaje forzado con carbón desde Inglaterra a Orán, por un flete que produjo una sensible pérdida ya que no cubrió ni con mucho la prima del seguro y los gastos de navegación.

La circular decía que el buque transportaba desde América, país neutral, una carga de trigo para Holanda, neutral también.

En el viaje de regreso fué en lastre a América para buscar cereales para la Comisión de socorro de Bélgica, llevando suficiente combustible para efectuar el viaje.

Dicen los navieros que contra esta inaudita arbitrariedad del viaje forzado, sus consignatarios en Londres elevaron una protesta, pero ésta fué desechada con el razonamiento de que no era posible hacer ninguna excepción dado que el buque habría obtenido combustible en Inglaterra caso de resultar que su provisión fuera insuficiente para hacer aquel viaje forzado y el de América.

El *Berliner Lokalanzeiger* añade a estas manifestaciones del periódico noruego que como es sabido, Orán está situado en la zona de guerra más peligrosa, por lo tanto, no sólo se ha irrogado una pérdida material a los armadores, sino que por fuerza se les expuso al peligro de perder el buque y su tripulación.

Operaciones militares

Los acontecimientos en el frente oriental van siendo la señal precursora de las grandes operaciones de primavera y verano.

Las tentativas rusas del 23 y 24 de febrero para preparar mediante ataques en masa la invasión de Hungría, fracasaron y desde entonces no han sido repetidos.

Los ataques alemanes en la carretera de Vale Putna, en cambio, nos han valido nuevas ventajas. Los éxitos cerca de Mesticanesci fueron ampliados. En la altura al sur de la carretera fueron destruidas unas obras enemigas y voladas las posiciones defensivas del adversario.

Las alturas al norte de la carretera fueron puestas por nuestra tropas en condiciones de asegurar su duradera ocupación y se las agregó a nuestro sistema de trincheras. Además de las importantes ventajas estratégicas el éxito es mayor por el gran número de prisioneros hechos.

Discurso del ministro de Negocios Extranjeros alemán

En la sesión de hoy en el Reichstag, el ministro del Exterior, Zimmermann, hablando de las negociaciones de Alemania con Dinamarca y los Estados Unidos, dijo: Efectivamente tuvieron lugar negociaciones con Dinamarca que por indiscreción de la prensa danesa prematuramente se han hecho públicas. No puedo informar detalladamente sobre las mismas, pero puedo afirmar desde luego, que si estas fracasaran, no afectarían en lo más mínimo a nuestro bloqueo contra Inglaterra.

Por lo que se refiere a las negociaciones con los Estados Unidos, Zimmermann dijo: Por conducto del Consejo federal suizo recibimos un telegrama del embajador suizo en Washington, quien desde la ruptura de las relaciones diplomáticas representa nuestros intereses en América, en el que se decía que en América existía el deseo de evitar la guerra y que caso de estar Alemania dispuesta para entrar en negociaciones sobre el bloqueo, el embajador suizo ofrecía sus servicios para este asunto.

Todos los oradores expresaron ayer que era lamentable la ruptura de relaciones con los Estados Unidos y que sería aún más deplorable si los dos países llegaran a la guerra toda vez que entre ambos existen lazos de amistad y económicamente más o menos dependen el uno del otro.

Era por lo tanto natural que el gobierno hiciera lo posible a fin de evitar se agravase el conflicto y nos llevase a la guerra.

A raíz de estas consideraciones hemos estudiado la proposición. Desde luego nos deciamos que por las negociaciones para evitar un conflicto armado con los Estados Unidos, no habían de perjudicarse las medidas adoptadas en la guerra submarina, las cuales estamos dispuestos a continuar, pues las decidimos sólo después de un largo estudio.

Nuestras gestiones con América, nuestro serio y sincero ofrecimiento de paz son conocidos y a ello opusieron nuestros enemigos su desconocido afan de destrucción.

Así es que tuvimos que recurrir a nuestra arma submarina. Una vez decidido ya no nos volveremos atrás. Sabemos que los neutrales sufren, pero a pesar de ello no podemos renunciar.

Guiados por estas razones, en nuestra contestación a América nos hemos limitado a declarar que ahora como antes, estamos dispuestos a negociar siempre que no se menoscabe nuestro bloqueo. El embajador suizo en Washington dió curso a nuestra comunicación, quien recibió la contestación de que el gobierno americano gustosamente negociaría con Alemania con tal de que ésta revocase su decisión del 31 de enero.

A esto, como es lógico, no podíamos acceder y por lo tanto fracasaron las discusiones casi antes de haber empezado.

El diputado Schiffer ha expresado su sentimiento por lo ocurrido con los buques holandeses. En nombre del gobierno me adhiero a este sentimiento.

Por nuestra parte nada se había descuidado para prevenir este accidente. De todas maneras al gobierno Imperial no le atañe ninguna responsabilidad. Los armadores holandeses quisieron sustraer de Inglaterra sus barcos y sus valiosas cargas. Se les concedió un primer plazo hasta el 10 de febrero, pero en esta fecha todavía no habían podido emprender el viaje.

Les fué entonces garantido para el día 22 una relativa seguridad, que sería absoluta para el 17 de marzo. (¡!)

Nuestro almirantazgo hizo lo imposible para que el día 22 llegasen las instrucciones a todos los submarinos, pero parece que no todos las

han recibido ya que será verídico que los torpedeó un solo submarino, aunque hasta el momento carecemos de un comunicado oficial.

Sentimos que la marina holandesa haya perdido estos buques, pero esto prueba cuan peligroso es el navegar en las zonas de guerra y esperamos que la navegación neutral prescinda de viajes semejantes. Con ello obrarán en su propio interés y contribuirán sensiblemente a que en breve sea un hecho la libertad de los mares.

KOENIGSWUSTERHAUSEN, 28 de febrero.

La guerra en el mar

Se anuncia que en el hundimiento del vapor «Laconia» se ahogaron 22 personas, entre ellas dos americanas.

Han sido hundidos el velero inglés «Hannah Croosdel» de 151 toneladas, los vapores británicos «Seagull», «Headley» y el «Tosca».

El busca minas «Noella» chocó con una mina y se hundió.

Un corresponsal de *Le Matin* telegrafía a su periódico que los submarinos alemanes hundieron numerosas barcas de pesca en el Canal.

Debido a los peligros actuales, sólo 14 veleros se dedican ahora a la pesca en dicha zona.

El éxito de la campaña submarina

Desde que los Imperios centrales decretaron las zonas marítimas de guerra, los submarinos alemanes y austro-húngaros han hundido los siguientes buques:

INGLESES

Arcadian	Athenian	Drake
Saxonian	Lycia	Cliftonian
Rupert	Bembow	Queenswood
Crow-Point	Friendship	Centurión
Floridian	Kyannite	City of Birmingham
Denuttele	Ashwoult	Cok Point
Violet	Ostrich	Duke of York
Sallagh	Mantola	California
Japanese Prince	Sollinside	Ravensbourne
Iola	Dorothy	Port-Adelaide
Hopemoor	Belgien	King
Alfred	Gravina	Neterthon
Beechire	Batanga	Monarchy
Trevean	Netherle	Princess Alberta
Isla de Arran	Afric	Erronite
Brigade	Boyne Castle	Anonimons
Walhfield	Iser	Vedamore
Corso	Marion Dawton	Vethersall
Rosse	Saint Ninian	Zal
Dundee	Longhirst	Sambroton
Badly	Belvoir Castle	Tercy Pray
Tecwym	Margarita	Barbados
Mayola	Meritwan	Valdes
Invertyon	Thistle	Eavestene
Ireland	Adelaide	Romeo
Foreland	Brisons	Horstwod
Shamvock	Warley	Prekering
Invercault	Emeral	Be for
Cicilia	Helena	Vestra
Primerose	Aden	Greenland
Turino	Briton	Solvay Prince
Dale	Freethown	Coreleau Prince
Afton	Lullington	Hana Larsen
Victoria	Trevone	Triton Castle
Mary Bell	Laumbert	Barusley
Mishoven-Head	Longscar	Hanwah
Agnes	George Benson	Nornbu
Fiorie	Levan	Longcar
Romsdaleu	Okemet	Lady Ann
Herin Leonhardt	Ewcel	Prince
Azbell	Rosalie	Ensergy
V. A. H.	Voltaire	Trojon
Falcon	Iva Ducan	Resolute
Aden	Belfort	Endora
Algiere	Aries	Birby
Laconia	Hannah Criaswell	Tritonie
Benett	Trolie	Asies
Rárabi		

19 vapores pesqueros

Total 161 buques

FRANCESES

Aimée	Guillermo Tell	Alice
Sylvio	Germaine	Athos
Couronne	Aphrodite	Dundee
Bernadette	Montventaux	Sperone
Aline	Niobe	Lesseps
Jeune France	Jean Pierre	Gioconda
Ophelie	Hermine	Saint Leon
Ivonne	Ville de Bayonne	Cacique
Saint Valery	Saint Sauveur	Bauchau
María	Violet	Kleber
Argos		

8 vapores pesqueros.

Total 39 buques

RUSOS

Pomat	Mary Riga	Bangpuhling
Mack	Sigfrid	Rizolute
Sahalin	Cerera	

Total 8 buques

ITALIANOS

Providenza	Famiglia	María Güisseppe
Besagno	Pedro Humberto	Oriana
Adelina	Ala	San Michele
Guido	Ape	Minas
Giovanni	Ntr. Signora del Porto	Salve
Palermo	Cirinaica	

Total 17 buques

SUECOS

Manningham	Edda	Adolf
Skegland	Dravalla	Hugo Hamilton

Total 6 buques

PORTUGUESES

Minho	Cap-Espichel	Lima
San Paulo	Mozambique	

Total 5 buques

DANESES

Lars-Kruse

Total 1 buque

BELGAS

Marcelle	Egypte	P. 82

Total 3 buques

NORUEGOS

Norman	Essen	Bore Sangda
Hekla	Wandele	Ivar
Dukat	Ida	Songlo
Reimunda	Rigel	Skein
Nyland	Norkap	Storskog
Solbakken	Tamara	Adin
Henuland	Patria	West
Juno	Thorion	Kinak
Biennhein	Dalmata	Ibellabore
Thor Havgar	Sugdale	Rutenfjell
Normanna	Progreso	Alice
Vigda	Alex	Fall of Afton
Doravere	Darbuidfen	

Total 38 buques

GRIEGOS

Alga	Aghios-Spyridon	Vasilisa
Salamis	Ibelicon	Leartis
Rayye	Victoria	Prikonigo
Theodoros	Prikonige	

Total 11 buques

ESPAÑOLES

Butrón	Dos de Noviembre	Nueva Montaña
Nueva Vizcaya	Mar Adriático	Punta de Tena

Total 6 buques

HOLANDESES

Jacatra	Mary Anna	Driebergen
Gaasterland	Bandoeng	Gemma Erica
Schevening	Trompenberg	Ootmarsûn
Noordendijk	María Adriana	Comland
Alberdina	Semtand	Zaandijk
Monado		

Total 16 buques

NORTEAMERICANOS

Honsatinie	Charles Kachuil	Linan Law

Total 3 buques

PERUANOS

Norton

Total 1 buque

Total general: 315 buques

Estas cifras se refieren solamente a los hundimientos de que se tiene noticia. El verdadero número de buques echados a pique durante el mes de febrero no podrá saberse exactamente hasta que las flotillas de submarinos regresen a sus bases.

NAUEN, 1.° de marzo.

¿Desordenes? ¿Temores?

La *Frankfurter Zeitung* publica, desde Estocolmo, que el comandante del distrito militar de San Petersburgo, el general Havalow, ha declarado aquel en estado de sitio.

El trato a los prisioneros en Alemania

Con referencia al tratamiento recibido durante su viaje por territorio alemán escriben franceses evacuados a sus parientes prisioneros en los campamentos alemanes. Una mujer de Courmeuvo (departamento del Sena) escribió el día 8 de enero pasado a su hermano que se encuentra en la actualidad en el campamento de Zwickau, lo siguiente:

«El tren que nos condujo desde Douai a Suiza estaba en muy buenas condiciones, y en Alemania tuvimos que bajar repetidas veces del tren para comer, ofreciéndonos buena sopa de caldo y carne de ternera.

Las mujeres alemanas nos sirvieron con mucho esmero y los niños recibieron leche buena y caliente.»

Una cosa analoga, dice la carta que el prisionero Pierre Drandau, del departamento de Puig de Dome, recibió de amigos suyos: Durante nuestro viaje, fuimos muy bien recibidos particularmente en territorio alemán. En todas las estaciones nos ofrecieron sopa, café caliente y a los niños leche y dulces. Sorprendido quedé de la manera con que fuimos servidos y de la amabilidad que nos dispensaron, los vagones tenían calefacción.

En Mesopotamia

El *Aflon Bladet* del día 27 de febrero dice que la ocupación de Kut-el-Amara por los ingleses no era cosa inesperada ya que los ingleses habían puesto tanto empeño en reparar la capitulación de Townsend.

El éxito obtenido es solamente moral y no se deben esperar nuevas consecuencias.

Infructuosos ataques italianos

El día 27 de febrero los italianos intentaron de nuevo conquistar la altura 1,050 en el ángulo del Cerna, contra la cual habían emprendido repetidas veces infructuosos contraataques y cuya pretendida conquista había sido anunciada más de una vez por la prensa italiana.

Después de una violenta preparación de artillería, fuertes contingentes avanzaron llegando a nuestras posiciones, de donde fueron rechazados por medio de contraataques con granadas de mano.

Solamente lograron penetrar en una pequeña parte de trinchera de la que fueron rechazados por medio de un contraataque, sufriendo serias pérdidas.

LA AVIACION FRANCESA EN LA GUERRA

POR EL DOCTOR TH. GUBLER DE BASILEA

Pocos días después de estallar la guerra publicó Andrée Guymon, que por cierto murió inmediatamente después, una recopilación de las fuerzas aéreas francesas y una corta explicación de la organización de la aviación en Francia. Como todas las publicaciones que en el primer año de guerra se escribieron en Francia, se distinguió por el inmenso optimismo que llegó a tergiversar completamente los hechos hasta entonces conocidos. Así pues, según Guymon, disponía Francia de más de diez aeronaves servibles las cuales databan, una del año 1913, dos del año 1912 y siete del 1911, cuando en realidad ya antes de la guerra consideraban los directores de la aviación francesa a más de la mitad de estas aeronaves como completamente inservibles. De los 1,300 aviadores que habían sido aprobados en Francia, decía el autor de la publicación que 1,200 estaban a disposición del ejército, así es que el resto de 100 aviadores debía comprender el gran número de extranjeros que fueron examinados en Francia, el de heridos mortalmente y el de los que se habían retirado de la aviación. A su tiempo publicó la revista francesa *Auto* entre los «cuatro mejores aviadores» de que disponía el ejército francés, el nombre del suizo Audemars, mientras que este aviador ya estaba prestando servicio como tal en el ejército de su patria. En la publicación de Guymont no es exacto el número de 350 aparatos que decía poseía el ejército francés, son solo 35 escuadrillas de 5 a 6 aviones los que tiene Francia en los centros de aviación de Villaconblay, Saint Cir, Etampes, Buc, Reims, Saint-Raphael, Manbenge, Donai, Mourmelon, Dijon, Nancy, Epinal, Toul, Verdún, Belfort, Pau, Avar, Túnez y Marruecos. Con el tiempo debía de ser Dijon el centro principal de la aviación francesa pero no se había terminado aún con su organización y al empezar la guerra, era Reims el centro principal de la aviación francesa.

Las escuadrillas se componían principalmente de aeroplanos Blériot y de biplanos Farman, entre ellos también los había de las casas Marken, Nieuport, Dorant, Duperdussin, Morane-Saulnier, Gaudron, Bréguet, Voisin, R. E. P. y Ponnier. No se tuvo en cuenta a lo que mejor estaban destinados los aparatos y sólo se procuró reunir en cada escuadrilla el mayor número posible de aeroplanos de la misma procedencia.

Se dada por descontada la «insuperabilidad de Francia en la aviación» y se estaba plenamente convencido de que los aviadores franceses vencerían y acabarían con el enemigo como si se tratara de un juego de niños y es significativo para la opinión o manera de ver bajo el punto de vista deportivo cómo se consideraba la genial técnica aviadora de los franceses en contraposición de los aviadores alemanes considerando a éstos como inútiles e incapacitados idiotas que sólo comprendían la obediencia al pie de la letra. Así mismo se creía ciegamente cuando el general Gallieni se hizo cargo del mando de la defensa aérea de la capital francesa, que los aviadores al mando del teniente de navío Maroche no dejarían acercarse a París a ningún zeppelin, y la noticia que publicó un periódico de la capital, en la cual daba cuenta de la instalación de cañones antiaéreos de una misteriosa eficacia que era irresistible, terminaba con la siguiente profecía:

«Ellos (los zeppelines) no osarán venir, y si vienen, que vengan, pues ya no podrán regresar».

De la manera que se ha vengado la aviación alemana en todos sus detalles, de la inmensa crítica de menosprecio que se le hizo, se verá repetidas veces en el transcurso de este artículo.

Sobre el número de los aparatos que desde el principio de la guerra se han construído e incorporado al cuerpo de aviación francés no existen naturalmente datos. De todas maneras se sabe que no solamente han sido ampliadas todas las fábricas de aparatos voladores, sino que la mayoría de las fábricas de automóviles han sido transformadas para la construcción de aviones. La casa Maurice Farman había entregado en el mes de abril de 1915 su 361° aparato según se pudo ver por el número que llevaba el

Oficial

KOENIGSWUSTERHAUSEN, 28 II (10 30 noche.)

Occidente. Los ingleses pronunciaron hoy un ataque contra Le Transloy y Sailly, siendo rechazados.

En dos puntos de este sector continúa la lucha.

Oriente. No se señalan acciones de importancia.

VIENA, 28 II (5'45 tarde).

Frente italiano. En el frente del litoral continúa la actividad de la artillería.

Nuestros aviadores arrojaron bombas con éxito sobre campamentos enemigos en la región de Gori zia al sur de Marmolata.

Por medio de un asalto en las posiciones enemigas en Ombretta, destraímos dos cañones, un depósito de municiones y los refugios de los italianos.

Frente sudeste. Nuestras tropas dispersaron al noroeste de Malik, un destacamento enemigo.

von Hoefer.

KOENIGSWUSTERHAUSEN, 1.º de marzo (4'55 tarde).

Frente occidental. En las dos orillas del Ancre abandonamos hace algunos días y por causas especiales parte de nuestras posiciones avanzadas, según órdenes recibidas trasladando nuestra defensa a otra línea preparada de antemano.

Nuestro movimiento pasó inadvertido para el enemigo y nuestras retaguardias, evitando un ataque superior en número, infligieron al enemigo serias pérdidas, haciendo hasta ahora prisioneros a 11 oficiales y 174 soldados, apoderándose de cuatro ametralladoras y manteniendo en su poder el terreno delante de nuestras posiciones.

Después de una intensa preparación de artillería, los ingleses atacaron ayer por la mañana cerca de Le Transloy y Sailli, fracasando su ataque. cerca de Le Transloy ante las alambradas y cerca de Sailli en luchas cuerpo a cuerpo.

El enemigo que había logrado penetrar en nuestra posición, fué rechazado por un contra-ataque dejando en nuestro poder 20 prisioneros.

En la orilla oeste del Mosa, preparaban los franceses por la mañana un ataque, cuyo desarrollo fué impedido por el fuego de nuestra artillería.

Frente oriental. Fuerzas del mariscal de campo príncipe Leopoldo de Baviera. No ha cambiado la situación.

Fuerzas del general archiduque José. A causa de la nieve, solamente aumentó la actividad de la artillería en los Cárpatos, en las alturas del este del Bistritz.

Al norte de la carretera Vale-Putna, los rusos atacaron por la mañana otra vez y en vano, las posiciones que habíamos conquistado.

Desde Slanic y el valle del Oitoz, rechazamos pequeños ataques contra las alturas entre el Susita y el valle del Putna.

Fuerzas del mariscal de campo von Mackensen. Patrullas rusas, fueron rechazadas cerca de Faurei al norte de Focsani y cerca de Corbul en el Seret.

Frente de Macedonia. No ha cambiado la situación.

Al rechazar los ataques italianos al este de Paralovo en el ángulo del Cerna, hicimos prisioneros a 5 oficiales y 31 soldados.

El primer jefe del Cuartel Imperial
LUDENDORFF

Hoy 2 de marzo tendrá lugar en la Academia de Legislación y Jurisprudencia la 13.ª conferencia del

Curso de extensión universitaria

que se celebra en Barcelona.

El doctor don Hans Bize desarrollará el tema (en alemán):

"La constitución del Imperio alemán"

---

biplano completamente nuevo que se internó involuntariamente en Suiza. El biplano por cuya predilección fueron escarnecidos repetidas veces los alemanes, ha tomado de una manera sorprendente gran incremento en Francia.

Bleriot, el conocido fabricante de aeroplanos, se quedó durante el verano de 1915 sin ningún pedido del Estado Mayor francés y tuvo que fabricar biplanos por cuenta de una casa competidora. Las razones que se tenían para justificar el «no empleo» de los aeroplanos eran: dificultosa vista y deficiente fuerza de arrastre. La consecuencia de este cambio de opinión fué la aplicación de motores más potentes y el renovado empleo de mayor número de motores fijos después de haberse esperado toda clase de milagros de los motores rotativos.

El número de biplanos Farman entregados al ejército durante los últimos meses por las casas constructoras superaba considerablemente al de los aeroplanos que entregaron dos casas juntas de cualquier otra fábrica o marca; la mayoría de estos aparatos vendidos al ejército estaban provistos del motor de ocho cilindros Renault con refrigerador de aire. De una de las casas constructoras de aparatos de aviación que tiene sus talleres cerca de París fué comunicado no ha mucho que había aumentado el número de sus operarios de 300 que antes eran a 1,500.

Con la colaboración de los célebres pilotos civiles de los cuales se prometían los franceses milagros, se tuvo una gran decepción. A este respecto hay que recordar solamente los nombres de Garros, Chevilliard, Poulet, Gilbert y Pégoud. Al principio de la guerra eran tanto los pilotos como los observadores del cuerpo de aviasión francés, oficiales. A consecuencia del gran aumento que experimentó el efectivo de los aparatos de aviación fué imposible sostener a la larga este estado de cosas; y así se empezó primeramente por sustituir a los pilotos-oficiales por mecánicos instruidos exprofesamente y que seguramente se les preparaba con demasiada precipitación para pilotos (a esto hay que atribuir seguramente las sorprendentes y numerosas desgracias detrás de su propio frente), y desde hace ya mucho tiempo van los aparatos de bombardeo ocupados exclusivamente por cabos e incluso por soldados rasos; sólo el jefe de una tal cuadrilla acostumbra a ser un oficial y como es natural para los raids de observación de la artillería es el observador casi siempre un oficial de artillería.

Un incidente cómico pero a pesar de todo promovido por un espíritu de patriotismo loable, es la interpelación de las aviadoras al general Hirschaner: estas cuantas damas aviadoras se habían unido formando la «*Union Patriotique des Aviatrices de France*» y se pusieron a la disposición del Alto Mando militar francés. «Acostumbradas a peligros en los cuales antes se habían jugado la vida por motivos deportivos, se hubieran considerado dichosas, si hubiesen podido renovar estos sacrificios en el campo de batalla para un fin patriótico». Pero no consiguieron ablandar el corazón del jefe de la aviación militar francesa.

Duró relativamente mucho tiempo hasta que los franceses decidieron a proceder a la nueva organización de su aviación militar, en el sentido de basar esta reorganización en crear las diversas escuadrillas según su adecuado empleo en la aviación del ejército. Después de hacer la debida separación entre aparatos de exploración, de observación artillera y de bombardeo, siguió la creación de aviones de combate, o sea los aviones-cazadores de una parte y los grandes aviones de combate («avions-canon») por la otra. Según nosotros sabemos no ha hablado nunca la prensa francesa con más detalle de estos aviones provisto de cañones, seguramente fué impedido hablar de ellos por la rigurosa censura que se ejerce en Francia. En cambio le ha sido posible a un periodista del *Times* de Londres publicar interesantes datos sobre estos casi incógnitos aviones. Se dice que son unos extraordinariamente grandes y sólidos biplanos que están provistos de dos motores, van tripulados por varios hombres y tienen un sólido blindaje.

Aún mayores que estos son los denominados «*Dreadnoughts del aire*» que son triplanos de 7 metros de altura y 23 de extensión de alas. Pueden llevar consigo a 12 hombres, pero en general sólo son seis los tripulantes, dos de los cuales pueden pilotearlo desde su propio asiento, otros dos tripulantes son los observadores y dos son artilleros marinos. El aparato está provisto de cuatro cañones de 37 milímetros y puede desarrollar una velocidad de 130 kilómetros.

(Continuará)

Imprenta particular del «Servicio Alemán de Informaciones» | Calle Santa Teresa, 1 | Barcelona-Gracia | Teléfono: Central de Gracia, 1059.