

CATASTROFE DEL CLIPPER EN LISBOA

(Información en página 2.ª)



ESPAÑA UNA



ORGANO DE LA ESCUELA OFICIAL DE PERIODISTAS

Redactor-Jefe: M. Palomeque — Secretario Armador: Pazos

Año II

Madrid, martes 9 de marzo de 1943

Núm. 8

ESPAÑA RECUPERA LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACION DE LA ZONA DE TANGER

NO SUPONE DESPOSEER A FRANCIA DE PRIVILEGIOS, SINO NORMALIZACION ADMINISTRATIVA COLONIAL

La doble función de servicios restaba coordinación y unidad en la dirección y funcionamiento

La anomalía de que en Tánger existiesen dos Administraciones de Correos, Telégrafos y Teléfonos marroquíes independientes entre sí, en una doble función que desconectaba la coordinación necesaria, ha quedado corregida, ya que suponía un malestar para España y su Zona de Protectorado, a quien corres-

ponde el derecho y obligación de estos servicios.

El traspaso se ha realizado con el acuerdo de las autoridades francesas y marroquíes de Rabat, por lo que supone la normalización administrativa de Tánger y en modo alguno desposesión a Francia de un privilegio.

TANGER. — La transferencia a la Administración del Protectorado español de los servicios de Correos, Telégrafos y Teléfonos cherifianos de Tánger, llamados vulgarmente «Servicios franceses», por depender hasta ahora de Rabat, no es más que la normalización de un aspecto de la Administración de Tánger y en modo alguno la desposesión a Francia de un privilegio. Cuando se firmó el Tratado de 1912, España y Francia se comprometieron a suprimir las capitulaciones en las zonas respectivas y, con ello, quedaron suprimidos los correos nacionales españoles en la zona francesa y los franceses en la zona española. Tánger, como ciudad internacional, siguió conservando los dos correos en unión del inglés hasta la implantación del Estatuto de 1923. A partir de aquel momento, regularizada hasta cierto punto la situación política y administrativa de Tánger, así como la de ambas zonas con la pacificación total de éstas, el correo nacional francés fue convertido en correo cherifiano, dependiente de la Administración de Correos, Telégrafos y Teléfonos de Rabat.

conectaba los servicios, en los que debe buscarse como ideal la máxima coordinación y unidad de dirección y funcionamiento. Ello no podía significar, además, sino un malestar para España y su zona de protectorado, a la que escapaba parte de un servicio que tiene el derecho

y la obligación de atender por sí misma.

Esta anomalía es la que ha desaparecido de Tánger con el traspaso de servicios que se ha verificado con el acuerdo de las autoridades francesas y marroquíes de Rabat. — Cifra. — Cien.

EL DUCE APRUEBA EN CONSEJO IMPORTANTES DISPOSICIONES

ROMA, 9. — Bajo la presidencia del Duce, se han reunido los Ministros en Consejo, y han aprobado, entre otras, las disposiciones siguientes:

Un proyecto de ley, a propuesta del Duce, concerniente a la erección en Pescara, a expensas del Estado, de un monumento a Gabriel d'Annunzio; disposiciones sobre el régimen de evacuados, levantamiento de las cargas fiscales en favor de los habitantes de las regiones devastadas, facilidades para la creación de Sociedades de seguros mutuos y para la reconstrucción de localidades, y, finalmente, sobre pago de pensiones especiales a los familiares de los combatientes desaparecidos. — Efe. — C. D'Antin.



Mussolini, que en su firme decisión de vencer al comunismo, no desatiende las necesidades de la retaguardia

LOS ALEMANES CONQUISTAN AL ASALTO VALKI Y LIUBOTIN

Continúa la ofensiva germana en otros sectores del Este

GRAN CUARTEL GENERAL DEL FUHRER. — Comunicado del Alto Mando de las Fuerzas Armadas Alemanas:

«La batalla de invierno en el Este continúa con violencia no disminuida. Sin embargo, las tropas alemanas dominan la situación en el conjunto del frente. Las fuerzas del Reich prosiguen con éxito sus ofensivas; en otros puntos mantienen sus posiciones con un espíritu defensivo inquebrantable, o bien efectúan sistemáticamente sus movimientos de despegue en líneas rectificadas del frente.

La ofensiva alemana en la región de Jarkov va progresando. Después de enconados combates el enemigo ha sido desalojado de nuevas líneas de resistencia, y numerosas localidades, entre ellas las ciudades de Valki y Liubotin, han sido conquistadas al asalto.

En los sectores de Orel y de Staraya Russa ha continuado también ayer la batalla defensiva. Apoyadas por la acción infatigable de las fuerzas aéreas, las divisiones alemanas han tenido a raya al adversario de forma inquebrantable, el cual atacaba con masas de infantería y al que se le han infligido pérdidas enormes. El enemigo no ha logrado ninguna ganancia de terreno, a pesar de la puesta en línea de poderosa artillería, carros blindados y aviones de combate. — Efe. — León.

LOS ALEMANES, A VEINTE KILOMETROS DE JARKOV

BERLIN. (S. E. T.). (Urgente.) — Se informa en la capital del Reich que las fuerzas atacantes alemanas se encuen-



Las fuerzas de la Melhalla entrando en Tánger el 17 de junio de 1940

FRACASA UN ATAQUE AEREO CONTRA UN CONVOY DEL EJE

Cinco aviones aliados abatidos

ROMA. — Comunicado del Alto Mando de las Fuerzas Armadas italianas:

Acciones locales en el frente tunecino. Los cazas alemanes han derribado cinco aparatos enemigos tipo Spitfire en combates aéreos.

En el Mediterráneo nuestros aparatos de escolta de un convoy han rechazado a los aviones enemigos que intentaron atacar los buques, y han derribado cinco aviones ingleses.

ROMMEL PREOCUPA A LOS ALIADOS

ARGEL. — Las últimas noticias indican que la lucha en Túnez se encuentra en su fase final. Los alemanes, des-

pués de combates muy duros, se retiran a sus posiciones de partida. La batalla se ha visto extraordinariamente entorpecida por las tempestades de arena.

Se cree que Rommel no renunciará al ataque y que prepara otro contra el mismo o nuevo punto. Parece ser que Rommel no pretende en realidad batir al octavo Ejército, sino desorganizar sus preparativos de ofensiva contra la línea Mareth por medio de golpes rápidos y violentos. Tal ofensiva se considera inminente.

Aunque algunas informaciones aliadas dijeron que Rommel había retrocedido por completo hasta la línea Mareth, parece ser que no es exacto, pues a última hora se ha sabido que continuaba en posesión de posiciones ocupadas en las alturas y desde las cuales dominaba importantes vías de comunicación del octavo Ejército y obstaculizaba con fuego de Artillería el tránsito por las carreteras y pistas de los convoyes de abastecimiento.

De todos modos, parece que si Rommel intentaba algo más que explorar profundamente las líneas británicas y desconectar algunos de sus servicios y preparativos no ha conseguido sus propósitos en los dos días de combate. — Efe. — Salinas.

SOBRE TUNEZ LOS ALIADOS PIERDEN CINCO AVIONES

BERLIN. — Del comunicado alemán: «En el frente norteafricano la jornada de ayer se deslizo tranquila en general. Nuestros cazas derribaron cinco aviones enemigos sobre Túnez. — Efe. — Salinas.

COMUNICADO INGLES DEL CAIRO

EL CAIRO. — Comunicado de la Aviación aliada del Oriente Medio: «En el curso de un ataque contra Trípoli, efectuado la noche del domingo último, por lo menos un avión enemigo fue derribado por la D. C. A. Los daños materiales fueron ligeros; pero hubo algunas víctimas entre la población civil. — Efe.

Otra victoria de las alas italianas

ROMA. — Una escuadrilla de caza italiana ha destruido 11 aviones anglosajones en el frente tunecino la jornada de ayer. Tres de los aparatos destruidos lo fueron en el suelo y el resto en combates aéreos. La escuadrilla italiana protagonista de la acción acaba de llegar al sector de operaciones. — Efe. — C. la Villa.

GUERRA EN RUSIA



Cañón antitanque alemán en la campaña del Este

NOBILE, EXPLORADOR POLAR, EN MADRID

(Información en página 1.ª)

MISTERIOSA CATASTROFE DEL CLIPPER

VEINTICUATRO PERSONAS PERECIERON AL HUNDIRSE EL AVION EN EL RIO TAJO

A las dieciocho horas y cuarenta y siete minutos del día 21 de febrero, desaparecía entre las aguas de la rada del Tajo en Lisboa la gigantesca mole del «Yankee-Clipper». El más insondable misterio acerca de las personalidades que en él viajaban reina en la opinión pública. Se rumorea que una misión soviética venía de New-York a bordo del avión desaparecido. Adquiere cada vez mayor auge la idea de una provocación intencionada del accidente.

En todos los tiempos y en todos los lugares ocurren hechos que pasan a la Historia anclados por un secreto insondable. Pero en los días agitados de la guerra, cuando la lucha se desarrolla en todos los frentes al ritmo y crispante compás de las explosiones y en la sombra forcejean poderes invisibles, alcanza inusitado interés todo lo relacionado con acontecimientos misteriosos.

A raíz de la guerra del 14 inundó las librerías la literatura folletinesca de los espionajes truculentos. Indiscutiblemente, menos virulento desde luego, un precedente sensato y apoyado en una realidad ha existido. Quizá las figuras de mademoiselle Docteur o el capitán Montana sean más o menos debidas a la mente calenturienta de los sensacionalistas. Pero no podemos negar la existencia y el desarrollo de los grandes espionajes. En esta guerra actual, mayor que la pasada en todos los aspectos, no pueden quedar alejados del escenario esos personajes que maquinan en la penumbra. Pero como todo se ha elegantizado en nuestro tiempo, la silueta corva y de nariz aguileña de un espía de antaño ha dejado paso a los nuevos agentes de los flamantes servicios secretos. Quienes sean y como sean éstos lo ignoramos. La experiencia de la campaña española, sobre todo de los que vivieron en zo-

na roja, ha quedado indeleble en la memoria de todos. Quintas columnas, emisoras secretas y demás vestigios de aquella época no están de moda hoy día. Han pasado al olvido como inexorablemente tenía que ocurrir. Y es que la mayoría de las veces se daba forma real a lo que sólo vivía en la fantasía.

Todas esas modalidades no existen ya. Del espionaje antiguo sólo conservamos un reflejo. Más que reflejo podríamos llamar elemento cuasi-esencial. Es el misterio. Muchos sucesos acaecidos en la guerra que comenzó en septiembre del 39 dejan entrever un fondo oscuro. Cuando el caso de Hess la expectación subió a grado superlativo. Nadie podía explicar aquella actitud. Aún ración de la O. de I. alemana. Lo hoy no convence a muchos la declaración es que ignoramos la suerte que pueda haber corrido el lugarteniente del Canciller alemán, y desde luego nadie llega ni a esbozar la verdadera razón que le movió a su trascendental paso.

Descansábamos de sucesos sensacionales. Eran unos meses de quietud. Creíamos ya olvidados estos derroteros de la guerra. Pero un día de febrero nos conmovió una noticia portuguesa. El hundimiento de un avión, aunque sea de pasajeros, no puede alterar los nervios del hombre contemporáneo. Pero... hoy un pero, y aquí está la clave de esa agitación levantada en todo el mundo al conocer las circunstancias que han rodeado la catástrofe del Yankee-Clipper.

El Clipper sobre el aeródromo anfíbio de Cabo Ruivo

En la tarde del domingo 21 de febrero cayó de repente sobre Lisboa una gran tormenta, acompañada de rayos y truenos. Poco a poco iba oscureciendo, y con la última claridad del día se vio más allá de las nubes un avión Clipper que, con todas las ventanillas iluminadas, volaba majestuosamente hacia el Tajo.

En el aeródromo, amplio, de Cabo Ruivo se habían hecho, como siem-



Un polimotor de las proporciones del Clipper, repostando gasolina

pre, todos preparativos para recibir al gran aparato. Un ingeniero norteamericano se hallaba dirigiendo la maniobra y tenía contacto, por medio del teléfono sin hilos, con el comandante del Clipper. «Sin novedad a bordo» fué el mensaje que telefonaron desde el avión. Otro ingeniero norteamericano se hallaba a bordo de una canoa para dirigir las operaciones de amarre. Con gran ruido, procedente de sus cuatro motores, se acercó el Clipper, y, después de efectuar normalmente las operaciones necesarias, se dispuso para amarre. El avión estaba tan bajo, que se divisaban las siluetas de los viajeros tras las ventanillas. Otra vez el jefe del aeródromo recibió comunicación del comandante. «Nos disponemos a amarre.» Y se cortó la comunicación.

EL ACCIDENTE

En aquel instante sucedió lo imprevisto. De repente se apagaron las

luces del avión. Las pocas personas que se hallaban en tierra esperando la llegada de los viajeros levantaron las cabezas llenas de emoción. El aparato estaba al comienzo de la curva final. El ala izquierda se posó en el agua, y con un ruido infernal se hundió la mole enorme de 42 toneladas, levantando un gigantesco remolino. Eran las dieciocho horas y siete minutos. Entre las revueltas y amarillentas aguas desaparecía el «Yankee-Clipper N. C. 18-603». Y quizá también se sepultaba su secreto.

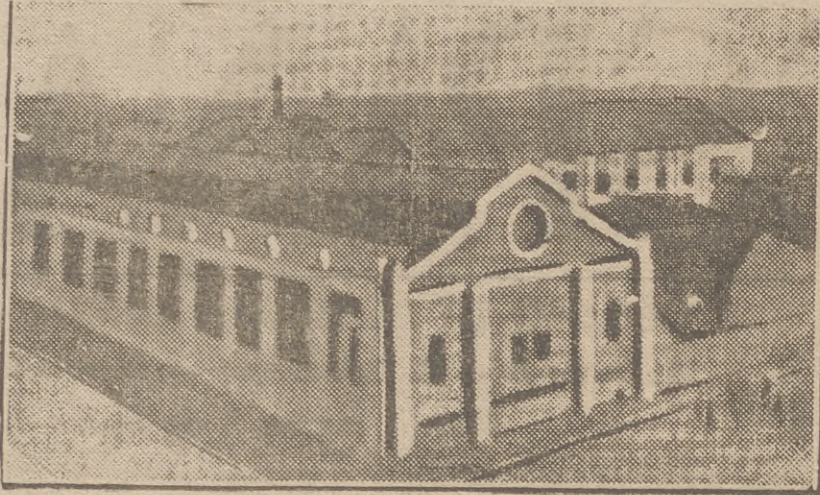
TRABAJOS DE SALVAMENTO

Las escasas personas que presenciaron la tragedia se lanzaron a los botes para tratar de socorrer a las víctimas. El primer bote que se acercó al lugar de la catástrofe fué el del aeródromo, a bordo del cual se encontraba el ingeniero norteamericano. A los tripulantes del avión les había sido posible, tras inaudita labor, abrir unos cristales de la carlinga, por los que pudieron salir a la superficie y ayudar a algunos pasajeros.

PASAJEROS Y TRIPULANTES

A bordo del Clipper se encontraban 39 personas. Doce eran tripulantes, y el resto, pasajeros. Sólo 15 personas pudieron salvarse del accidente. Las demás perecieron. El Tajo tenía una gran corriente en aquel lugar y arrastró los cadáveres hacia su desembocadura. Posteriormente han comenzado a flotar sobre su superficie maletas y sacas de correspondencia. Uno de los pasajeros murió al poco de ser salvado de las aguas, y después aparecieron tres cadáveres más.

Trece pasajeros, más o menos, gravemente heridos fueron trasladados al hospital de San Joao. Entre ellos se encontraban cuatro mujeres. Poco después de haber ingresado en el hospital fueron visitados por el Ministro del Interior portugués. Oliveira Salazar envió un representante del ministerio de Asuntos Exteriores. El agregado militar de los Estados Unidos se ocupó inmediatamente de apartar a los heridos de la curiosidad pública, por lo que fué imposible te-



Una vista del arsenal de la vecina ciudad lisboeta

ner noticia alguna sobre la personalidad de las víctimas del suceso. Durante la misma noche fueron trasladados los siete heridos a una clínica particular. Aunque ha sido posible apartar a las víctimas del mundo exterior, se han difundido rápidamente las noticias sobre la supuesta personalidad de los accidentados. Quizá todos sean tendenciosos rumores. Pero también puede ser que haya algo de verdad...

En el aeródromo de Cabo Ruivo se ha prohibido la entrada a todo el

mundo. A los reporteros portugueses les fueron quitados los aparatos fotográficos, y los films hechos en el primer hospital fueron destruidos, así como censurados todos los reportajes publicados en la Prensa.

Se señala en Lisboa la presencia de diferentes mujeres a bordo del Clipper. Por lo visto, se trata de artistas norteamericanas que se dirigían hacia Inglaterra y Africa, con el fin de actuar ante sus compatriotas estacionados en estos lugares.

Una Comisión soviética que iba a bordo, desaparecida

Se hallaba el aparato siniestrado al mando del capitán Sullivan, uno de los mejores pilotos norteamericanos.



Sikovski, general polaco, ex presidente del Gobierno de su país, víctima del accidente.

nos. Robert Oliver Daniel Sullivan había concluido a principios de febrero su centésimo vuelo trasatlántico. Al llegar al aeródromo de La Guardia, en New-York, fué celebrado por una gran multitud. Desde 1939, en que fueron establecidas las líneas aéreas América-Portugal, volaba el capitán Sullivan con gran destreza y seguridad en este trayecto, que a veces se hace tan peligroso a causa de las tormentas. Antes de 1939 pilotaba el «China-Clipper», haciendo a bordo de este aparato 55 vuelos sobre el Pacífico. Poseía el título de honor de piloto-jefe de la Panamerican Airways.

LAS CARACTERISTICAS DEL APARATO SINIESTRADO

El Clipper tenía cuatro motores de 800 caballos cada uno. Tenía una velocidad en crucero de 300 kilómetros por hora, y una carga máxima de diez toneladas. Debía invertir en el recorrido New-York-Lisboa unas veinte horas, contando las escalas de Bermudas y Azores.

Hasta hace poco tiempo el equipaje permitido a cada pasajero era de 77 libras (unos 35 kilos), y recientemente se redujo a 15 libras

Afirmase la creencia del sabotaje en el hundimiento del hidroavión

Un oscuro misterio envuelve la identidad de los pasajeros, así como los motivos de la destrucción del mejor hidroavión de la Panamerican Airways. La idea de que fué la impericia del piloto, comandante Sullivan, la causante del accidente no parece probable. Una Misión portuguesa va a dedicarse al estudio del caso. Pero no creemos que el fallo aporte nada decisivo.

¿HUBO SABOTAJE?

Desde que el teléfono sin hilos del Clipper transmitió el último mensaje hasta que el hidroavión se hundió transcurrieron tan sólo unos segundos. Lo que sucedió en ese tiempo no lo sabemos. Y dudamos saberlo algún día. Las autoridades yanquis han tomado sus medidas. Hasta el Intelligence Service británico ha tomado cartas en el asunto. La opinión más extendida es que el siniestro fué debido a un acto de sabotaje. ¿Fué debido al servicio de información alemán? Así parece deducirse de los temores yanquis. Están muy recientes, a pesar de los veinte años transcurridos, las actuaciones del espionaje germano durante la guerra europea. Los americanos no podrán comprender nunca cómo hay hombres que entregan su vida por un ideal sin esperar, por tanto, una remuneración en dólares más o menos relictos ni adoptar posturas teatrales de héroes de opereta que luego se encargaría de difundir el celuloide. No. Eso no puede comprenderlo un pueblo sin historia y que debe su razón

de ser a una protesta contra impetus más o menos legales.

ALEMANES Y JAPONESES

Las dos pesadillas americanas son los enemigos de Este y Oeste. No dejan de acariciar la sospecha de que la catástrofe sea debida a manos orientales. Si el capitán Sullivan, veterano en el recorrido del China-Clipper, vivió en Oriente, el pensamiento de los americanos no descansa. ¿Puede ser tanta la influencia oriental en el alma yanqui? No dejan de sospechar que los japoneses, ese terrible enemigo que les amenaza, hayan tenido participación en el suceso. Pesa aún mucho la catástrofe de Pearl-Harbour y sus terribles consecuencias.

INCERTIDUMBRE

Se cierne sobre el servicio aéreo americano la sombra de la incertidumbre. Aunque Eugenio Montes afirma que la gente seguirá viajando

(unos siete kilos); al propio tiempo se ha subido el precio del pasaje, que de New-York a Lisboa importa 523 dólares, y de Lisboa a New-York, 945.

Recientemente el general yanqui Arnold comunicó que el servicio trasatlántico, que hasta ahora se hacía con los Clipper, lo hacían aviones de tipo Consolidated Liberator o Fortalezas volantes; pero como estos aviones son trimotores y el accidente ha ocurrido a un hidroavión, la sustitución todavía no se debe haber hecho.

También anunciaron los americanos recientemente que el lugar de llegada del Clipper a Europa, en lugar de Lisboa, sería «un punto de Irlanda» no designado, si bien, como demuestra el accidente, tal cosa no ha debido pasar de proyecto.

LA PERSONALIDAD DE LOS PASAJEROS

Este vuelo trasatlántico, que terminó con la terrible desgracia de Cabo Ruivo, hace suponer que el Clipper traía a bordo importantes personalidades a Europa. No hay duda de que se trataba de un viaje oficial, por lo que no venían personas particulares. Todos los rumores que circulan por Lisboa provienen de los últimos acontecimientos diplomáticos y políticos de la guerra.

RUMOREASE LA MUERTE DEL EMBAJADOR INGLES PHIPPS

Así se dice que a bordo del Clipper viajaba el ex Embajador inglés en Berlín, Phipps, antecesor de Henderson, que fué quien entregó al Führer alemán la declaración de guerra inglesa. Phipps fué después de su salida de Berlín Embajador en Francia, y era cuñado del diplomático sajón lord Wauritard.

Los rumores aseguran que se hallaba también el Embajador norteamericano en Turquía, por lo que se avivan de nuevo las afirmaciones de la conferencia de Churchill con los estadistas turcos en Adana. Parece descartada la presencia de madame Chang-Kai-Chek, ya que el responsable de «España Libre», Sr. Rubio y Díaz, acababa de entrevistarla en Londres.

Aseguran también que otra de las víctimas era el general polaco Likowski, que parece se hallaba gravemente herido.

La noticia que adquirió mayor difusión es la que asevera viajaba en el Clipper siniestrado una Misión de altos jefes soviéticos que venían de entrevistarse con Roosevelt. Pero se carece de datos veraces sobre el particular.

do igual no obstante los accidentes que ocurran, no estamos muy seguros de ello. La catástrofe, de Cabo Ruivo marca un jalón en la lucha contra la navegación estadounidense. Casual, intencionada, como haya ocurrido, lo cierto es que ya no pueden los yanquis seguir acariciando la ilusión del puente entre los dos continentes. Por mar vigilan los submarinos alemanes, y ahora por aire está como un espectro el fantasma de la rada del Tajo.

EL SILENCIO DEL TAJO

Encierra en su seno el río el secreto de la catástrofe del Clipper. Los enviados soviéticos Sikovski, Phipps, o madame Chang-Kai-Chek si estaba a bordo, no podrán contar lo ocurrido. Siempre quedará como una incógnita lo que ocurrió a bordo desde la transmisión del último mensaje hasta que el hidroavión se hundió en Cabo Ruivo...

A. Martín-Palomeque



Fortalezas volantes del mismo tipo que el desaparecido

SE PAGARA A LOS VOLUNTARIOS DE NUESTRA DIVISION AZUL SUS HABERES INTEGROS

Las empresas cubrirán el gasto por derrama Este régimen se inicia el 1 de Enero de 1943

EL ESTADO REIVINDICA PARA SI LA PROTECCION DE LOS COMBATIENTES CONTRA EL BOLCHEVISMO EN RUSIA

El excelentísimo señor Ministro de Trabajo, con fecha 11 de diciembre de 1942, ha dictado la siguiente orden: «La heroica presencia de España en Rusia, representada por los voluntarios de la División Azul, reclama al Estado reivindicación para sí la protección a que aquellos son acreedores, reconociendo a su favor un derecho que se ejercitará ante el mismo Estado, susceptible de revestir las formas que las distintas situaciones de asistencia requieran.

Al mismo tiempo, las Empresas que a su cargo tenían trabajadores voluntarios en Rusia, quedan liberadas de la obligación de satisfacerles los haberes y salarios respectivos que por precedente disposición les fué impuestos, porque resulta más equitativo que tales haberes y salarios graven en una alícuota pequeña los ingresos de todas las Empresas españolas que, en cifras a veces considerables, los intereses de unas pocas.

De otra parte, se logrará con esta exacción que ha de gravitar sobre toda Empresa, la formación de un fondo nacional con que atender a las diversas necesidades que pueden surgir. No son éstas sólo las que se derivan de la cobertura de los sueldos y salarios dejados de devengar como consecuencia de la movilización. Se hace preciso prever las situaciones de licenciamiento, enfermedad contraída en el frente, muerte, incapacidad, etc., para hacer total la tutela del Estado.

En su virtud, este ministerio, de acuerdo con el Ministro Secretario general de Falange Española Tradicionalista y de las Jons, ha tenido a bien disponer:

PAGO DE HABERES

A continuación se establece el reconocimiento del derecho de los voluntarios de la División Azul, a percibir sus haberes; computación como activo, a efectos de ascenso, etc., del tiempo de permanencia en la División, así como el cobro de haberes en caso de enfermedad, por el voluntario, o por los familiares en caso de fallecimiento de éste.

LA DISPOSICION RIGE DESDE EL 1 DE ENERO

El importe de los haberes se cubrirán por derrama entre todas las Empresas que empleen trabajadores. El excedente que pudiera existir se empleará en obras asistenciales a los voluntarios.

Este régimen se iniciará el 1 de enero de 1943, fecha en que cesarán en su función todos los organismos que iniciaron idéntico servicio, dando cuenta de su función. Las Empresas o patronos que hubieren satisfecho los jornales o haberes a sus trabajadores divisionarios, tendrán derecho al reintegro a partir de esta fecha.

PRESENTACION

Todos los voluntarios de la División Azul o familiares de los mismos que se encuentren incluidos en alguno de los casos de la citada orden y que deseen acogerse a los beneficios de la misma, así como las Empresas que hubieran hecho efectivas cantidades en concepto de haberes a voluntarios de la División Azul, y quieran ejercitar el derecho que les asiste de reclamar dichas cantidades, deberán pasarse por la Delegación de Puntos de Iluminación y de los Heros, 60, de once a una y media de la mañana, en el plazo improrrogable de diez días, al objeto de ser recibidos.



En un campamento del frente europeo, nuestros combatientes de la División Azul, desfilan en vísperas de una de las jornadas más brillantes contra el comunismo

ORDEN ACTIVANDO LOS PROCESOS PENDIENTES DE LA PASADA GUERRA

Los capitanes generales darán cuenta de la situación de procedimientos hasta el corriente mes de marzo

El «Diario Oficial del Ministerio del Ejército» publica hoy la siguiente orden:

A los fines que en justicia procedan, este ministerio ha resuelto que por los capitanes generales de región, Baleares, Canarias, general jefe del Ejército de Marruecos y generales jefes de las jurisdicciones exentas de Aranjuez, Badajoz, Alicante, Granada y Bilbao, se comuniquen a este departamento los datos comprendidos en el estado número 1 anejo a la orden del 21 de octubre de 1942 («D. O.» número 293), correspondientes al territorio al que extiendan sus facultades jurisdiccionales.

Asimismo las referidas autoridades judiciales, de acuerdo con sus auditores, adoptarán las medidas que consideren convenientes en cada caso, a fin de impulsar la mayor actividad en la tramitación y resolución de las actuaciones.

Madrid 8 de marzo de 1943.—Asen. slo.—Santiago Fernández.

“OTELLO” Y “TOSCA”, EN FUNCION DE GALA, EN EL COLISEUM, PATROCINADA POR LA ASOCIACION DE LA PRENSA

María Greus, Cristóbal Altube y otros artistas españoles, dirigidos por el maestro Sabater, son los intérpretes

Los próximos días 11 y 12, jueves y viernes de la presente semana, se celebrarán en el teatro Coliseum los grandes acontecimientos líricos que tan natural como grande expectación han despertado entre el público madrileño apasionado de la buena música y del «bel canto».

Se representarán en esos dos días las magníficas óperas «Otello» de Verdi, y «Tosca» de Puccini, en funciones de gran gala.

Ya era hora de que la capital de España, donde recibieron el espaldarazo de la fama los más eminentes cantantes del mundo, se representasen óperas del rango de «Otello» y «Tosca», interpretadas por cantantes españoles que en los años de crisis de ópera que sufrimos en Madrid se han revelado en otros teatros con el empuje de sus voces y el

encanto de su arte, como ocurre con la bella y eminente soprano María Greus, el divo Cristóbal Altube, el joven y estupendo barítono Raimundo Torres y el gran bajo Luis Corbella, principales intérpretes, dirigidos por el consagrado maestro Sabater, de esas joyas del arte musical.

En las dos citadas representaciones intervendrán solamente elementos españoles, lo mismo primeras partes que coros, etc., y serán ambos espectáculos dignos del prestigio de la Asociación de la Prensa, que los patrocina, y del que gozó nuestro teatro Real.

Las localidades se encuentran casi agotadas; únicamente quedan algunas butacas de entresuelo, que se hallan a la venta en las oficinas de la Asociación de la Prensa, plaza del Callao, 4. Santiago Fernández.

FRANCIA VENCE A ESPANA EN BALONCESTO POR LA MINIMA DIFERENCIA

Nuestro equipo mereció obtener la victoria

Maneja, «la flecha barcelonesa», el mejor jugador sobre el terreno

TOULOUSE, 9. (Servicio especial y exclusivo de «Alfíl».) Se ha celebrado el domingo, a las tres de la tarde, el esperado encuentro internacional de baloncesto Francia-España.

EMPATE A TRECE PUNTOS EN EL PRIMER TIEMPO

El primer tiempo terminó con el empate a 13 puntos.

En la segunda parte continuó una lucha reñidísima para terminar con el mínimo triunfo de Francia.

La victoria francesa no ha sido tan fácil como parecían los críticos deportivos.

ALINEACION DE LOS EQUIPOS

Los equipos presentaron la siguiente formación:

España: Martínez Maneja, Kucharski, Alonso, Vidal, Pedro Alonso, Esteva, Carrera y Carda. Como capitán actuó Emilio Alonso.

Francia: Etienne, Busnel, Fabricant, Lesmayoux, Coulon, Siener, Nichil y Tartary.

Los jugadores franceses actúan en este primer tiempo contra sol, y a pesar de ello, logran marcar. En seguida igualan a puntos los españoles por medio de Maneja. Los españoles despliegan un juego con una velocidad increíble y en los contraataques franceses son admirablemente contenidos. Maneja vuelve a marcar y después desempata Francia. A los doce minutos de juego España tiene nueve puntos por ocho los contrarios. El primer tiempo termina con el empate a 13.

Reanudado el juego, se sigue llevando a una velocidad terrible, y momentos antes de terminar el partido los

delanteros franceses Coulon y Tartary sitúan el tanteo en 21 a 19; pero iguala la Kucharsky. Abandona el terreno el capitán francés, Etienne, momento que aprovechan los jugadores españoles para lanzarse a un ataque fortísimo. Emilio Alonso establece el tanteo 24-23 un minuto antes de concluir el encuentro. En los últimos sesenta segundos Lesmayoux, en gran forma y en una jugada personal, logra la victoria para Francia al apuntarse dos tantos más.

ESPAÑA MERECE LA VICTORIA

En realidad, el resultado debió ser nulo o con un triunfo de España, ya que exhibió una mayor velocidad, habilidad y rapidez homogéneas, especialmente Emilio Alonso, que fué la base de todas las combinaciones y gran creador por su gran sangre fría. Le secundaron admirablemente Kucharsky y Maneja.

MANEJA Y LESMAYOUZ, LOS MEJORES JUGADORES

Los 7.000 espectadores que asistieron al encuentro internacional Francia-España en el estadio de Toulouse convinieron en reconocer al jugador español Maneja como el mejor jugador sobre el terreno, y los diarios franceses le denominan «La Flecha Barcelonesa».

El jugador francés Lesmayoux fué el más destacado de su equipo.—Alfíl.—(Esteban.)

EL CORUÑA HUYE DE LA COLA

Resultados de los partidos oficiales de fútbol jugados el domingo en toda España:

Depor tivo Caste. llón, 3; Betis Bajompié, 0. Real Club Celta, 3; Zaragoza, 2. Atlético Aviación, 1; Deportivo de La Coruña, 2. Deportivo Español, 1; C. F. Barcelona, 3. Real Oviedo, 3; Real Madrid, 4. Atlético de Bilbao, 4; Granada C. F., 1. Sevilla, C. F., 3; Valencia, C. F., 1. Gran proeza la del Madrid, que venció en Buenavista. El Deportivo arranca dos puntos en el Metropolitano y escapa hacia la zona templada. La derrota del Español por el Barcelona es grave contratiempo para el grupo de Casa Rabia, mientras Atlético-Aviación desciende peligrosamente. Ninguna variación en los puestos de cabeza. Y hasta el domingo, en que tendremos a los bilbaínos en Chamartín...

PRIMERA DIVISION CLASIFICACION

EQUIPOS	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
A. Bilbao	22	14	4	4	66	32	32
Sevilla	22	13	3	6	54	39	29
Castellón	22	12	4	6	38	34	28
Barcelona	22	11	4	7	63	40	26
Valencia	22	10	6	6	52	34	26
Celta	22	11	2	9	41	46	24
Oviedo	22	10	3	9	43	54	23
Coruña	22	6	10	6	29	27	22
A. Aviación	22	9	3	10	44	40	21
Madrid	22	9	3	10	45	42	21
Español	22	8	3	11	39	47	19
Granada	22	7	3	12	44	58	17
Zaragoza	22	2	7	13	22	50	11
Betis	22	2	5	15	24	61	9

SEGUNDA DIVISION FASE FINAL

Real Valladolid, 2; Real Gijón, 1. Real Sociedad, 6; Deportiva Ceuta, 2. Jerez C. F., 1; Deportivo Sabadell, 2. Los dos puntos del Sabadell conseguidos en Jerez le dan la cabeza del grupo y posiblemente la clasificación. La Real aplasta al Ceuta, mostrándose grupo potente y con juego, mientras el Gijón pierde en Valladolid su mayor posibilidad.

La situación se va esclareciendo bastante, aunque el campeonato no es aún incierto y posible cualquier cambio en los puestos de mando del grupo.

R. Sociedad y Sabadell aspirantes más firmes para el ascenso

EQUIPOS	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
Sabadell	6	4	0	2	12	5	8
R. Sociedad	6	3	1	2	16	8	7
Valladolid	6	2	2	2	7	10	6
Gijón	6	2	2	2	10	13	6
Ceuta	6	1	3	2	4	10	5
Jerez	6	1	2	3	8	11	4

Esteban.

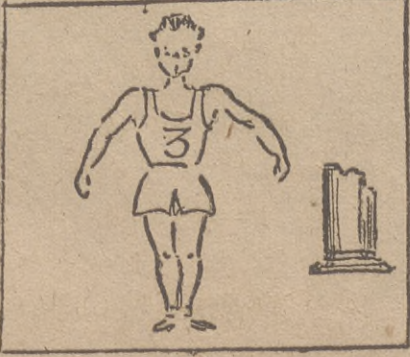
MENGANITO BERULEZ, POZO DE CIENCIA

Viñetas: SANCHEZ GOMEZ

Texto: VILCHES CRIADO



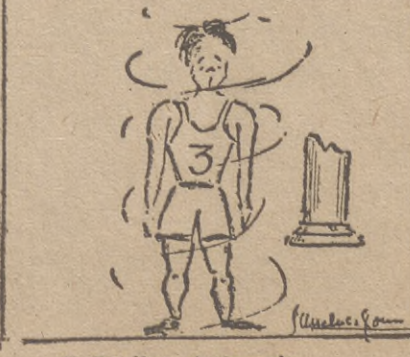
Le encargan a Menganito un recorrido larguísimo.



Se dispone a recorrer la columna con placer.



Tranco largo y decidido empieza en el recorrido.



Y Berulez, destrozado, el recorrido ha acabado.

LA AVENTURA DE NOBILE CON EL «ITALIA» EN EL POLO NORTE

Es falsa calumnia el que sirviesen los cadáveres humanos de alimentos



ESPAÑA UNA

ORGANO DE LA ESCUELA OFICIAL DE PERIODISMO



Apenas hace diez años que el nombre de Nobile significó en las páginas de los periódicos de todo el mundo el punto de referencia de aquella aventura póstuma hacia la «conquista del Antártico»; había salido desde su país capitaneando el dirigible «Italia», en compañía de otros diez intrépidos. Su personalidad como ingeniero constructor italiano, estaba bien cimentada. El capitán Riiser Larsen —compañero de Roald Amundsen en la expedición de 1925— nos habla de aquella su primera entrevista con el coronel Nobile, en Ciampino. Los noruegos acudían a Italia para contratar no mucho después el dirigible «Norveg». «La maravillosa construcción de este ingeniero—dice este capitán de la Real Marina Inglesa—y la previsión de los pormenores más pequeños hicieron nacer en mí el orgullo de sentirme compañero de Nobile e incitarle a que formase parte de nuestra aventura.» Fue el raid de Amundsen.

Pero el «Italia», en lucha con el enemigo del Polo—el que hace bajar el mercurio en el centígrado hasta 83° bajo cero—hundía su quilla en la oscuridad de aquellas noches antárticas, y en el choque contra la pradera macabra de musgos y nieve, esperaba ser descubierto por el aviador Tchouknouski y salvados los supervivientes por el barco de socorro «Citta de Milano». La Prensa siguió paso a paso las indagaciones y pesquisas hasta el retorno de los perdidos entre los hielos de las tierras esquimales.



Con sonrisa un poco tardía agradece nuestro interés cuando en el vestíbulo del Palace estrechamos su mano, que nos ha ofrecido afectuoso. Recuerdo otro párrafo del capitán Larsen. «Nobile—escribía—es de esa casta de hombres reconcentrados, en los cuales el cerebro está siempre en acción por algo interesante. Rara vez sonríe, y cuando lo hace, por lo mismo que no es ameno, es mucho de agradecer.»

Mientras pasa la mano por la cabecilla vivaracha al anillito que le acompaña—«Cosseta», la perrita que heredó el cariño de Nobile por el recuerdo de «Titina», su compañera de expedición al Polo—va narrándonos con trazos fuertes, como de imaginación mediterránea, el proceso de aquella aventura del Antártico. Una pausa en que oculta la amargura de una memoria, y dice de aquel héroe que se llamó Malmgren, que en marcha penosa sobre la estepa helada, buscando resquicios de salida o «isatis» que cazar para aliviar los estómagos, se dejó caer desfallecido mientras daba, a las puertas de la muerte, su grito de ánimo a los camaradas que le acompañaban.

A una pregunta—quizá un poco indiscreta—ha reaccionado convulsivo; el mito de la antropofagia es horrible leyenda levantada como calumnia que empaña la gloria de la hazaña. Los muertos fueron respetados en sus restos; nadie osó sacar los cadáveres ni pensar en que pudiesen ser utilizados como alimento de los supervivientes. Abundaban las alimañas; cada noche rozaban nuestros oídos el paso de los almizcleros, de las zorras plateadas y aun los osos blancos... de uno de los cuales suministramos varios días. Lo demás todo es infame y jamás pensado.

Hemos desviado la conversación. Varios compatriotas de Nobile han cortado el diálogo. Nos asegura que permanecerá aún unos meses en «esta España que empieza a querer bien de veras»; el Instituto de Cultura Italiano le invitó a pronunciar un ciclo de conferencias. ¿Hablará algo sobre esta aventura polar?

Con la respuesta y «su novela» nos despedimos de Umberto Nobile en el hotel de la plaza de las Cortes.

Madrid, 10-febrero-943.

RAFAEL PAZOS

(Escenario de la aventura polar: El «Italia» antes del viaje y dos momentos de Nobile.)

