

\_\_\_\_\_



## El fantástico proyecto que la Prensa británica atribuye al general Badoglio para la conquista de Addis Abeba

La Prensa de Londres publica una información verdaderamente sensacional relativa a unos planes que según se dice proyecta llevar a cabo el generalísimo de los ejércitos italianos en el África Oriental mariscal Pietro Badoglio. Se atribuye a éste el proyecto de efectuar «una conquista aérea» de Addis Abeba a fin de capturar a la emperatriz Zaitu, esposa de Haile Selassie I, a su hija y a la mayoría de los miembros del Gabinete etíope, con objeto de precipitar la terminación de la guerra en forma altamente espectacular.

En el encabezamiento de la información se expresa el convencimiento de que esta es la «noticia sensacional» que el mariscal Badoglio mentó en sus declaraciones del domingo hechas a los periodistas extranjeros que hacen información acompañando a su cuartel general, a los que dijo: «En breve dará una noticia sensacional, relacionada con la situación creada a los etíopes por

pistolas y fusiles ametralladoras, así como de bombas de mano. Los Caproni llevan habitualmente tripulantes y conducen enorme carga de bombas. En su atrevido intento, los aviones conducirán también víveres, municiones, etcétera. Seguramente y por concepto de asegurar el transporte de tantos soldados de una vez, se optará porque cada avión lleve a su bordo 15 soldados, habilitados entre los restos del espacio libre para la impedimenta de guerra. El mariscal Badoglio se propone incluso transportar por vía aérea de Addis Abeba algunas piezas de la artillería ligera, elegida entre los tipos de cañones más eficientes.

Los hombres a quienes se confiará el encargo de llevar a cabo la empresa serán solicitados voluntarios, elegidos entre las tropas blancas, a las que se le hará el oportuno llamamiento. Antes de llegar este ejército de desembarco sobre el cielo de Addis Abeba aparecerán sobre

## CLINICA DENTAL GOZALVO

Calle Nueva, núms. 4 y 6 (hoy Giner de los Ríos, casa del Banco Central)

Consulta de enfermedades de boca y dientes - Extracciones sin dolor - Coronas de oro - Empastes - Puentes de oro y porcelana, etc. - Dentaduras de todas clases, con o sin paladar

Días de consulta { MARTES, JUEVES Y SABADOS, de diez a dos y de tres a siete. MIÉRCOLES Y VIERNES, de once a dos y de tres a cinco.

TELÉFONO 137

realizarían idéntica maniobra, y luego sucesivamente los restantes, hasta 120, para desembarcar en Addis Abeba un mínimo de 1.500 hombres perfectamente armados y pertrechados en el corto espacio de tres horas. Si a última hora se considerase necesario, podrían ser desembarcados en una sola mañana hasta 5.000 o más hombres. El mismo día y en días sucesivos se repetiría la operación, y de esta forma, por vez primera en la Historia de las guerras, un enemigo caído del cielo en el interior de un país, atacaría a los defensores de éste por la espalda.

Se considera que para la realización de este plan, y el principal factor es la velocidad en su ejecución, sobre todo una vez desembarcados los soldados. Estos, tan pronto como hubieran desembarcado en número de 150 hombres, se deberían dirigir inmediatamente al Palacio Imperial y a los edificios del Gobierno. Los que vayan en primer lugar realizarán los mayores esfuerzos para capturar a la emperatriz y a cuantos altos dignatarios puedan prender. Conseguida esta captura, se comunicará al Negus para que cesea inmediatamente la resistencia a las tropas italianas, creyéndose que Haile Selassie I consideraría completamente perdida su causa.

El mariscal Badoglio considera relativamente fácil la total ejecución de este plan, y, por otra parte, se asegura que el generalísimo italiano está convencido de que sólo se puede dar término a la guerra apoderándose de Addis Abeba, porque tiene presente que Abisinia es un país de una superficie de un millón de kilómetros cuadrados, un territorio erizado de imponentes cadenas de montañas y una población de guerreros natos, por lo que para ocupar totalmente el territorio, conquistándolo en la forma que fuese, sería necesario un ejército tres veces superior al de medio millón de hombres que Italia posee actualmente en el África Oriental. Además, teme fundadamente el generalísimo italiano que sobre-

## El último grito de la técnica ferroviaria

A 200 kilómetros por hora

Se está operando en el mundo, con ritmo cada vez más acelerado, una transformación radical del material ferroviario. Emplean a resultar anacrónicos los trenes que hace solo quince o diez años constituían la última palabra de la comodidad, de la rapidez y del perfeccionamiento técnico.

El estímulo para esta transformación ha surgido, como en tantas otras ocasiones, de la competencia. Se han ofrecido al público los servicios de rápidos aviones, de cómodos y veloces autobuses.

Algunos aficionados a la improvisación se apresuraron a pronosticar, hace un par de años, la muerte de los ferrocarriles. Su época había pasado. Eran demasiado rígidos y demasiado lentos. A juicio de esos falsos profetas del progreso la vía férrea—lo mismo se dijo un día de la forma poética, con precipitación y error manifestos—estaba llamada a desaparecer...

Pero lejos, muy lejos, de resignarse a morir, la vía férrea se adapta a las nuevas exigencias de la vida, y especialmente a lo que es norma primera de nuestro tiempo: el aumento de velocidad.

Desde casi medio siglo los ferrocarriles apenas lograron acelerar, en proporciones sensibles, el ritmo de su marcha. Se creía haber llegado a la obtención de un óptimo imposible de sobrepasar. Las velocidades que se lograban—se decía—, eran las máximas que podían conseguirse dada la resistencia de las vías y la solidez de la infraestructura.

No valía la pena, por consiguiente, aumentar la potencia de las locomotoras porque no habría de ser posible aprovecharse. Pero de pronto los recursos y adelantos de la técnica han permitido al ingenio del hombre romper el dilema que durante tantos años subsistía. Los nuevos materiales de construcción caracterizan-

## Angel Angulo González

Procurador de los Tribunales  
Oficial del Excelentísimo Ayuntamiento

Confección cuentas municipales y liquidaciones de presupuestos de Ayuntamientos, a precios relativamente económicos

**Avemaría, 5-7.—Toledo**

dos por la alianza de dos propiedades fundamentales—la ligereza y la solidez—han permitido reducir el peso del material rodante, locomotoras y coches y con ello aumentar la velocidad de los convoyes sin sobrepasar la capacidad de resistencia de las líneas férreas.

Si la necesidad de reforzar la infraestructura circular ahora los trenes a velocidades medias de 140 kilómetros por hora, a velocidades máximas que han rebasado ya el límite de los 200 kilómetros por hora y que pueden todavía aumentar.

Se lograron primero estas velocidades con los coches automotores. Pero los ingenieros de los ferrocarriles y de las grandes empresas alemanas constructores de material ferroviario han conseguido aplicar los mismos principios de aumento de la velocidad por reducción del peso a trenes compuestos de varios coches y arrastrados por máquinas de vapor.

Una de las realidades más modernas y más acabadas en este sentido es el tren «Henschel-Wegmann», así llamado por Asociación de los hombres de ambas casas constructoras: la antigua y famosa fábrica de locomotoras Henschel y la no menos reputada fábrica de vagones Wegmann, ambas de Cassel.

El tren Henschel Wegmann se compone de una locomotora y cuatro coches como máximo, acoplados de modo especial, reduciendo al mínimo los espacios entre las unidades del convoy al objeto de rebajar también al mínimo la resistencia del aire.

Tanto la locomotora como los coches son, naturalmente, de líneas aerodinámicas que se ensambalan unas con otras y dan unidad perfecta de estructura al conjunto del tren sea cual sea el número de unidades que lo compongan.

El aerodinamismo de la locomotora se obtiene por medio de una «funda», si así puede decirse, de plancha de acero que recubre la estructura normal de la máquina y llega hasta disimular las dos terceras partes de las ruedas.

Para dar a los coches las líneas deseadas no ha sido necesario recurrir al mismo procedimiento, ya que a su estructura interna normal puede perfectamente adaptarse un perfil aerodinámico exterior.

La locomotora ofrece, en su construcción, diversas nuevas particularidades. El sistema de ruedas y de ejes ha sido dispuesto de tal modo que la máquina pueda avanzar en ambas direcciones con igual rendimiento de velocidad.

De este modo se evita la pérdida de tiempo y las molestias de maniobra que lleva consigo el viaje de una locomotora de grandes dimensiones con la plataforma giratoria en las estaciones terminales.

La cabina del maquinista es-

tá provista de un doble juego de palancas de dirección y freno, uno situado en la parte anterior y otro en la parte posterior. De este modo puede el maquinista maniobrar sin necesidad de distraer su atención al dejar de observar la vía en solo instante, sea cual sea la dirección en que la máquina vaya colocada.

La locomotora-tender puede transportar una reserva de 17 metros cúbicos de agua y cinco toneladas de carbón. Tanto los depósitos de agua como las carboneras son de una pieza, es decir, soldados en lugar de ribeteados, al objeto de ahorrar peso. Para la generación de energía y luz eléctrica va provista la locomotora de dos tubos-generadores con una potencia de diez kilowatts.

Los cuatro coches que componen el tren completo pesan, en conjunto, 125 toneladas. Esta reducción de peso ha sido obtenida sin sacrificar ninguna de las comodidades que el viajero espera encontrar en un tren moderno.

En el primero de los cuatro coches, están instalados el departamento-correo, el furgón de equipajes y el vagón-restaurante. Los tres coches siguientes están destinados a los viajeros y divididos todos ellos en compartimientos de segunda y tercera clase, con cabida para 18 pasajeros de segunda clase y 144 de tercera. El comedor tiene capacidad para 23 personas.

En la parte posterior del último coche ha sido instalada, como en muchos trenes norteamericanos, una miranda de observación con cuatro sillones.

Las instalaciones de calefacción y ventilación funcionan en relación una con otra y la regulación de la temperatura se opera automáticamente.

Las dimensiones de los compartimientos de segunda y tercera clase son las normales en los trenes expresos.

Tales son, sumariamente indicadas, las características más salientes del tren Henschel Wegmann, destinado, como los coches automotores, a reducir las distancias por vía férrea, sin imponer ningún sacrificio de comodidad a los viajeros.

Su concepción y su construcción son dos nuevos triunfos de la técnica ferroviaria alemana.

CARLOS SCHWARZ

## NOTICIAS

### Comedor de Caridad

En el día de ayer faeron socorridos en este benéfico establecimiento los pobres que a continuación se expresan:

Con desayuno, 0.  
Con comida, 225.  
Con cena, 181.  
Madres lactantes, 15.  
Total número de raciones diarias, 421.  
Trasnoctantes, 1.

## La crianza infantil

Para que sea sano, la madre debe reconstituirse durante el embarazo y luego, en la crianza, suplir el desgaste de energías tomando el Jarabe



## HIPOFOSITOS SALUD

Está aprobado por la Academia de Medicina y puede tomarse en todo tiempo. No se vende a granel.

LAXANTE SALUD

El más suave y eficaz contra el estreñimiento. Pídale en farmacia.

**ELIXIR ESTOMACAL SAIZ DE CARLOS** (STOMACHAL)

Indicadísimo en los casos de:

DISPEPSIA	INAPETENCIA
DOLOR DE ESTÓMAGO	DIARREA
ACIDIEZ	DILATACIÓN Y ÚLCERA DE ESTÓMAGO
VÓMITOS	

y todas las enfermedades del estómago e intestinos

sus últimas derrotas».

Se declara que el mariscal Badoglio ha solicitado ya del señor Mussolini su aprobación personal del proyecto de referencia, y espera recibir de un momento a otro la oportuna autorización. La captura de Addis Abeba llevaría a cabo una verdadera nube de aviones que transportarían soldados de desembarco. Una vez conquistada la capital de Abisinia mediante «golpe tan teatral y dramático, sería empleada como base de operaciones para un ataque general a fondo contra los defensores de la independencia abisinia con objeto de dar por terminada la guerra con la completa conquista de Abisinia antes de que se iniciase el período de las lluvias copiosas.

Según se ha logrado saber de fuente autorizada el plan del mariscal Badoglio sería, a grandes rasgos, el siguiente:

El mariscal Badoglio utilizaría 120 aeroplanos escogidos entre los de mayor capacidad de carga y radio de acción, 100 de ellos de bombardeo y 20 de reconocimiento y caza. Los aeroplanos, en lugar de bombas, conducirían soldados. Unas ligeras modificaciones en el interior de fuselaje de los trimotores de bombardeo Caproni, les daría capacidad para transportar de 25 a 30 hombres extraordinariamente armados, pues irían provistos de

la capital etíope otras escuadrillas de aviones que llevarían a cabo una determinada exploración para prevenir la posible llegada a la capital de contingentes armados. Comprobada la ausencia de éstos se ametrallaría el aeropuerto de Addis Abeba para alejar de él a todos los seres humanos, y seguidamente empezarían a tomar tierra los «aviones» para recomprender el vuelo con rumbo a sus bases, instantes después de haber desembarcado las tropas.

Aun en el caso de que en Addis Abeba se hallaran tropas etíopes dispuestas a evitar la maniobra, ésta podría realizarse, porque los aparatos exploradores utilizarían contra los abisinios bombas de gases asfixiantes, de humo, explosivos e incendiarios, aniquilando a todo ser viviente. Además se lanzarían probablemente hojas impresas anunciando el castigo inexorable para los que se resistieran y la inmunidad a los que no se opusieran al desembarco.

Cuando los primeros aviones hubieran efectuado su exploración y, en caso necesario, su ataque a los etíopes, se daría la señal por radio y tomarán tierra inmediatamente los primeros cinco aparatos, de los que desembarcarían 75 hombres con artillería y ametralladoras. Diez minutos después, otros cinco aparatos

## Editorial Católica Toledana

Talleres Tipográficos - Especialidad

en toda clase de Obras científicas y

literarias - Ilustraciones - Catálogos

Facturas - Circulares - Membretes

Perfección en todos los trabajos

Juan Labrador, 6: Teléfono 211: Toledo

## HERNIADOS Curación radical de la HERNIA

en cualquier edad o estado

SIN OPERACIONES  
SIN APARATOS  
SIN MEDICAMENTOS  
ALGO NUEVO  
Y SENSACIONAL

INFORMES GRATIS

enviando el boletín adjunto al apartado 10.009, Madrid.

Don ..... domiciliado en ..... provincia de ..... calle ..... número ..... que padece hernia (indíquese la que padece)..... desea recibir informes gratis y sin compromiso alguno.







