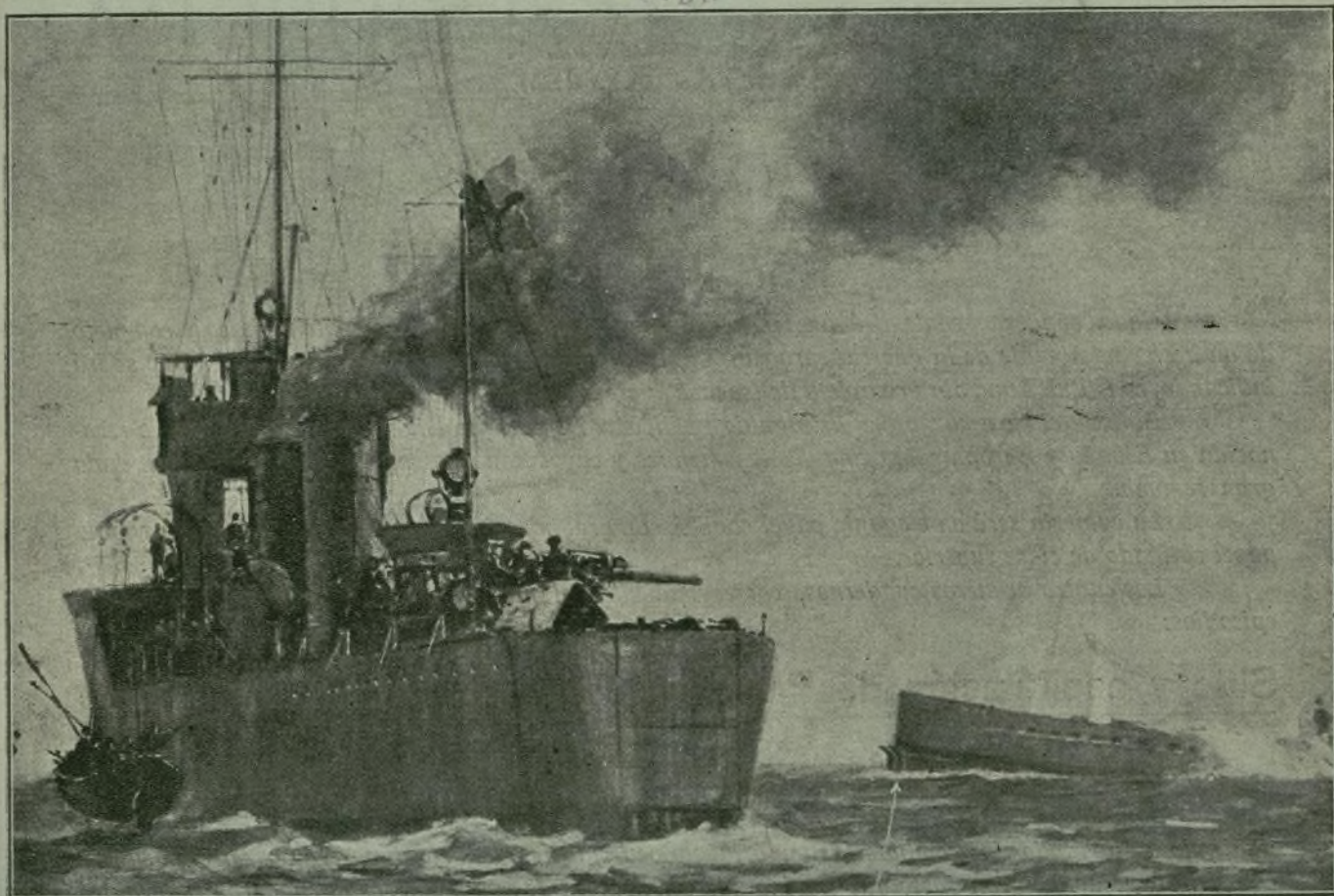


Gráficos Semanales

Cuaderno 35. — 20 cents.



DIRECTOR: D. ANTONIO FERRER DALMAU



Crucero inglés en los Dardanelos protegiendo con sus fuegos los buques pescaminas encargados de limpiar el paso que tiene que conducirlos a Constantinopla.

La Guerra en Europa

INTERESANTE Y SENSACIONAL PUBLICACIÓN

En breve se pondrá a la venta:

EPISODIOS

DE LA GRAN GUERRA

por E. Diaz-Retg

Cada cuaderno contendrá un relato histórico imparcial, rigurosamente verídico y completo de un hecho culminante de la guerra europea. La recopilación de todos ellos por el orden que se irá indicando, constituirá una obra completa de los más interesantes hechos de esta gran guerra.

El texto corre a cargo del distinguido publicista D. Enrique Díaz-Retg, cuya firma es reconocida en España y Europa como una de las mejores y cuyos conocimientos estratégicos le han dado gran renombre.

La cubierta será en elegante papel couché, con grabados en tricromía y el texto tirado en fino papel satinado de clase superior.

Los cuatro primeros cuadernos, correspondientes al mes de Mayo, tratarán los siguientes episodios:

Sitio y capitulación de Przemysl ◀▶ La batalla del Marne

Tanneberg-Hindenburg ◀▶ La toma de Amberes

siguiendo a éstos todos los combates de importancia ocurridos en la actual guerra terrestre-marítima. A pesar del gran gasto que origina una publicación de esta índole, cada cuaderno sólo valdrá

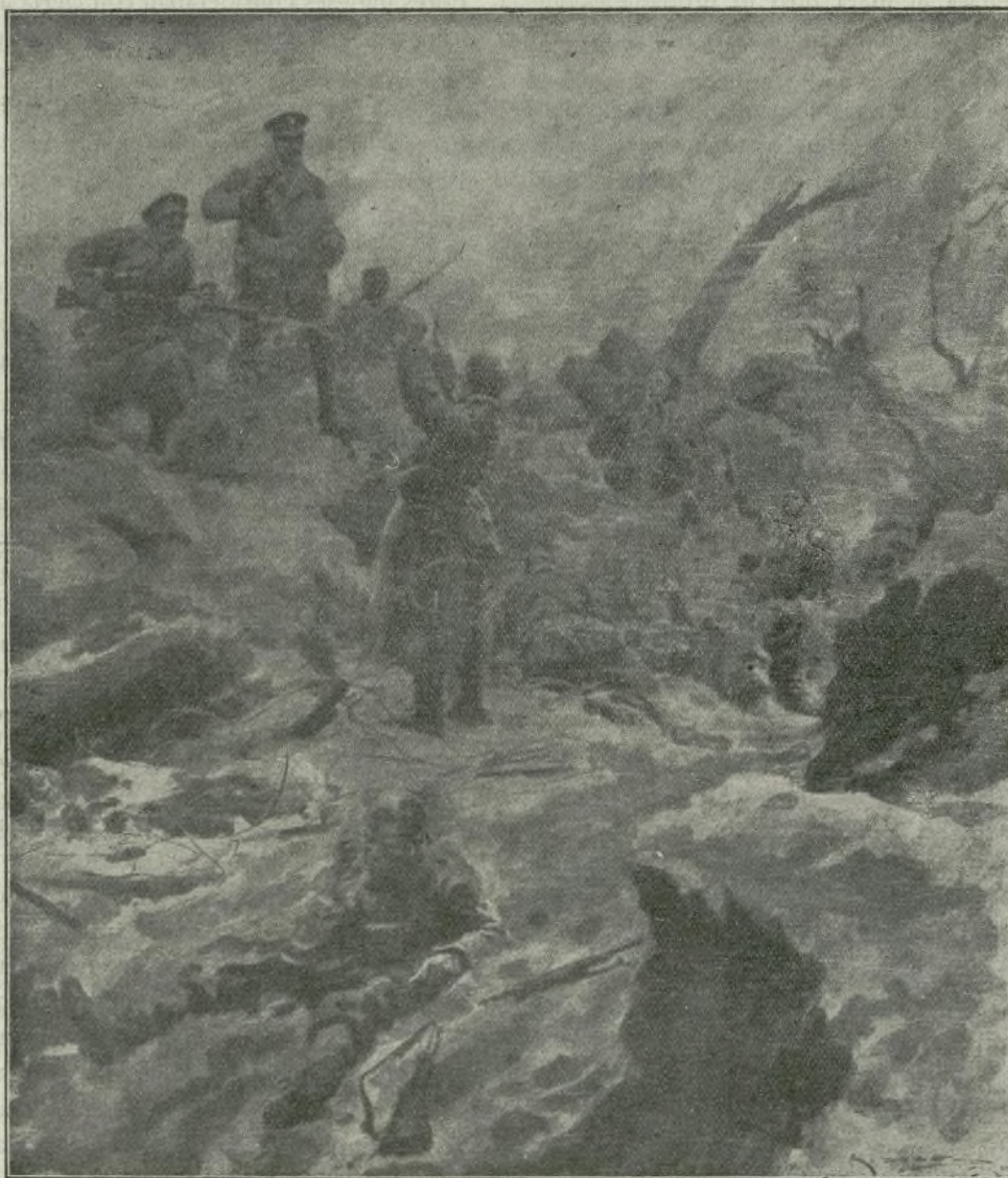
25 CÉNTIMOS

En la forma que vamos a editar la nueva publicación de Episodios de la Gran Guerra el lector poseerá el exacto conocimiento, con todos sus detalles, de estas grandes batallas que han asombrado el mundo entero; los planos de los campos y ciudades donde se ha desarrollado la lucha, y el número de combatientes con sus más heroicos hechos de armas, constituyendo esta colección la obra más documentada que se habrá publicado.

LA GUERRA EN EUROPA

GRÁFICOS SEMANALES

de la situación de los ejércitos beligerantes



Después de la derrota en Guivenchy los supervivientes vencidos arrojan sus armas y levantando las manos imploran la vida a los vencedores.

El ejército de lord Kitchener

«El despreciable pequeño ejército del general French» fué una frase que circuló en vísperas de la batalla de Mons (22 de agosto) y se puso en labios del emperador Guillermo II. Las autoridades alemanas negaron que el soberano la pronunciara. Fuera él fuera otro lo probable es que la frase saliera de labios augustos o al menos de alto jefe militar.

Pero «el despreciable pequeño ejército del general French» es el que ayudó poderosamente a ganar la batalla del Marne en los primeros días de septiembre, atacando desde el fondo de los bosques de Crecy el hanco del ejército de von Klück cuando éste creía firmemente que las legiones británicas estaban en definitiva deshechas. Y el «despreciable pequeño ejército del general French» es el que en la titánica batalla de Flandes oponía 120.000 Ingleses a 600.000 alemanes. ¡Y vencía cerrándoles definitivamente el camino de Calais!

Hoy, en plena primavera el «despreciable pequeño ejército del general French» va a modificar la situación en perjuicio de las fuerzas alemanas, convirtiéndose en el gran ejército de lord Kitchener. Ese ejército de lord Kitchener que hacía sonreír desdeñosamente a los técnicos del Estado Mayor berlinés, está listo. Gran parte de sus contingentes ha atravesado el canal de la Mancha en numerosos transportes y los alemanes tienen tal sentimiento de la amenaza que ese ejército representa que atacan con sus submarinos a diestro y siniestro con la esperanza de que hundirán a algunos transportes auténticos. Ya hoy los periódicos alemanes han cesado de burlarse de la colaboración militar inglesa al lado de los franceses y de los rusos. El ejército británico ya no es despreciable. Sin duda existe un odio feroz de los alemanes por los ingleses, pero ha cambiado de naturaleza: ayer se basaba en un profundo desdén; hoy reposa en un temor tal vez justificado.

El escepticismo austro-alemán en cuanto al reclutamiento y a la formación del ejército de lord Kitchener, era incluso sentido por una fracción de

la nación inglesa. El *Times* y el *Morning Post* han estado preconizando desde hace tiempo el servicio militar obligatorio cuyo campeón era lord Roberts en los Consejos del gobierno; pero sus esfuerzos no lograron convencer a la nación. Los conservadores ingleses consideraban con cierta angustia los esfuerzos intentados por lord Kitchener para poner la fuerza militar británica en condiciones de cumplir con su misión. Grandes obstáculos parecían hacerla irrealizable. La guerra sorprendía a la Gran Bretaña en plena crisis democrática, humanitaria y pacifista. Mientras la creencia en la guerra era general en las altas esferas germánicas, las mismas esferas inglesas declaraban que cada día pasado hacía la guerra menos probable. El servicio militar jamás fué bien visto en las familias inglesas, y lo era menos de día en día. Los soldados de profesión apenas se reclutaban más que entre las clases pobres. Y la riqueza aumentaba cada vez más en el Reino Unido. La situación era, sin duda alguna, poco favorable. Alemania se reía maliciosamente y se propagaba en la prensa de los países neutrales rumores molestos para el buen nombre inglés: «El reclutamiento del ejército inglés no adelanta», decían.

Pero hoy los acontecimientos que se desarrollan a nuestra vista demuestran que esa alarma era injustificada. Instalado en su despacho del *War Office* lord Kitchener vigilaba y trabajaba. Con la calma, que es uno de sus méritos universalmente reconocidos, ocupábase en resolver las dificultades de la situación. Y dejaba decir a la gente y a los comentaristas periodísticos. Seguro de su plan contaba con el éxito para tranquilizar a los aliados e inspirar al enemigo un temor conveniente.

Hoy que el gran esfuerzo está realizado empiezan a conocerse detalles sobre la manera cómo se ha cumplido. El reclutamiento se ha hecho de una manera satisfactoria. A mediados de septiembre había 1.100.000 voluntarios sobre las armas y 28.100 oficiales estaban a su lado. El arsenal de Woolwich que emplea en tiempo ordinario ocho

mil obreros emplea hoy más de veinte mil en un trabajo incesante. Hoy Inglaterra está segura de tener los cañones, fusiles y municiones necesarios, sobre todo después de haberse nacionalizado, bajo la inmediata dirección del gobierno, todas las factorías capaces de fabricarlos. Cuando estalló la guerra no tenía un número suficiente de caballos, pero desde entonces el Canadá le ha dado todos los que necesitaba. Y el reclutamiento prosigue; ha sido superado hace tiempo el segundo millón de soldados; el tercer millón está en curso de reclutamiento; el Canadá ha enviado 60.000 hombres; Australia y Nueva Zelanda, 70.000 y la India 100.000. Y las fábricas trabajan sin cesar acumulando armas y municiones, y los grandes campos militares del Reino Unido se ejercitan diariamente grandes contingentes que se han alistado voluntariamente en un arranque de patriotismo ordenado, reposado, poco ruidoso y poco demostrativo pero bravamente decidido.

El desembarco de la primera avanzada de ese ejército inglés en Francia, no ha producido gran impresión en el público. Durante muchos días millares de hombres han pisado las costas normandas y de Picardía; las naves inglesas, a pesar de la amenaza de los submarinos alemanes, han transportado regularmente su carga humana; los desembarcos se han seguido como la gota de agua que cae en la misma piedra, y el público ha llegado a acostumbrarse al espectáculo. No se ha visto para herir la imaginación surgir entero, de un golpe, un gran ejército inglés junto al francés.

El desembarco del ejército inglés es algo más que una hermosa operación logística bien concebida y bien dirigida. Es la preparación de una nueva acción, diferente de la antigua, en el campo estratégico y táctico. El ejército inglés está a punto de dar al francés aquella fuerza viva enfrente del adversario, que hasta ahora le faltaba. Si hasta ahora, a pesar de su prodigioso aumento, no ha dejado sentir netamente su acción, es por una razón fácilmente comprensible. Reclutar soldados, armarlos, vestirlos, reunirlos e instruirlos es hacer

obra grandísima, pero ello no es todo. Sobre las necesidades materiales de las tropas hay dos necesidades intelectuales y morales: los ejércitos son como los niños que añaden nervios a los nervios y huesos a los huesos en el seno de su madre, pero a quienes no da vida el aliento pleno y poderoso hasta que el esfuerzo de la materia ha quedado terminado. Ahora que en tierra de Francia han llegado los soldados ingleses, deben los jefes y los comandantes, desde el más alto al más ínfimo, comenzar a funcionar para dar pensamiento y sentimiento a la masa. Las tropas inglesas nuevas enviadas a la línea de fuego en Francia no tienen importancia. La mayor parte no ha sido aun empleada. A los impacientes que se extrañan de ello solo hay que hacerles una observación. El millón de soldados del ejército activo con que Francia y Alemania comenzaron la guerra en los primeros días de Agosto son el producto del funcionamiento de la máquina militar desde largo tiempo preparada. Una parte de él estaba constantemente sobre las armas y el resto no hubo más que irlo a buscar a su domicilio. No había que invitarles para que se alistasen voluntariamente, bastaba imponerles el deber del servicio obligatorio y a las veinticuatro horas se incorporaban a los regimientos. Uniformes, armas, municiones, todo estaba preparado por ellos en los respectivos depósitos; todo se había ido acumulando durante largos años. En cambio en Inglaterra debía hacerse todo, absolutamente todo: invitar a los hombres a que se alistaran por su propia voluntad; crear el cuerpo de oficiales, hacer uniformes, armas, impedimenta, organizar los transportes, el servicio sanitario, etc., y todo ello en solo medio año. Lo que las grandes potencias militares venían preparando y se encontraban ya hecho como resultado de muchos años de trabajo, Inglaterra debía hacerlo en seis meses. Esto basta para hacerse cargo de la estupenda obra que supone el ejército de lord Kitchener sin precedentes en el mundo y de cuyo poder y eficacia vamos a convencernos muy pronto.

E. DIAZ-RETG.

El submarino, su origen y sus medios de acción

En un interesante estudio publicado por Ch. Radiguer, en *La Science et la Vie*, demuestra que la guerra actual ha dado una considerable importancia al submarino, cuyo poder ofensivo, a partir de hoy, nadie osará negar. Y hemos de admitir que no ha hecho nada más que empezar. Si su acción es rastrera y traidora exige en cambio, a sus tripulantes, una dosis de audacia y un desprecio tan absoluto de la vida que bien puede perdonárseles lo uno en gracia a lo otro.

Historia.—El primer ataque efectuado por un submarino se remonta al año 1776, en el curso de la guerra de la Independencia americana. Un pequeño submarino construido por Bushnell aproximóse a una fragata inglesa e intentó torpedearla. De forma ovoide, midiendo aproximadamente 2 metros de diámetro, esta embarcación, movida por una hélice que se accionaba a mano, contenía, en estado rudimentario, todos los órganos que debían desarrollarse más tarde.

En 1800 Fulton, uno de los inventores de los buques de vapor, importó el submarino y el torpedo a Europa construyendo su *Nautilus*.

Más tarde, de 1850 a 1860, Bauer, un bávaro, ejecutó prolongados experimentos con dos submarinos: *Plongeur* - *Marion* y *Diable-Marion*. Este último se sumergió 34 veces. Constaba su tripulación de 14 hombres y poseía ya los principales elementos actuales para la sumersión y dirección, incluso un lastre susceptible de ser desprendido de 45 toneladas de peso.

En 1859 y en el puerto de Barcelona se verificaron las pruebas del Ictíneo o buque submarino ideado por Narciso Monturiol, que a pesar de que las condiciones de la industria de aquella época y de que su motor era movido a brazos, dió resultados bastante buenos como se desprende de lo que por entonces dijeron los periódicos locales. En el «Diario de Barcelona» apareció la siguiente relación:

«Ayer a las nueve y media de la mañana se verificó en aguas de este puerto una de las pruebas de navegación submarina por medio del barco llamado Ictíneo, invención del Sr. Monturiol..... Colocado el Ictíneo a seis metros de la punta del muelle viejo, el Sr. Monturiol con cuatro individuos más, se han encerrado herméticamente en él y el barco se ha sumergido con toda seguridad, pero lentamente. En la proa y popa del barco había dos palos de unos siete metros de longitud con objeto de señalar los movimientos de descenso, ascenso y dirección del mismo y evitar así los choques

con las demás embarcaciones que le seguían y en particular en las subidas rápidas.

El primer movimiento ha sido de descenso vertical, bajando a una profundidad de 10 m. en cuya posición ha permanecido 10 minutos. Después en el espacio de la mitad de este tiempo ha subido y bajado 3 veces consecutivas sin presentar a la superficie o flor de agua más que la espina del pez. En seguida virando hacia el S. S. O. ha andado entre dos aguas y a diferentes profundidades como unos doscientos metros en el espacio de 6 minutos. Siguiendo rumbo al S. adelantó como 400 m., ascendiendo y descendiendo varias veces y virando por redondo ha navegado al N. y en línea recta como unos 600 m. Después de otros movimientos en varias direcciones, ha ascendido definitivamente a la superficie a las 12 menos 10 minutos».

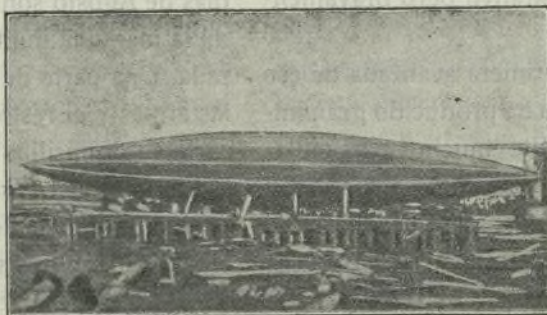
Todas estas pruebas que se verificaron sin incidente ni peligro alguno, y con un aparato averiado al bolarlo al agua, no fueron bastante a que la opinión pública ayudara al inventor y tuvo éste que abandonar sus trabajos y no lograr el éxito que de continuarlos hubiera alcanzado.

En 1863 fué lanzado al agua, en Francia, el *Plongeur* estudiado por Brun, ingeniero de la Armada, y el capitán de marina Bourgois. Para la época era un submarino enorme, de más de 42 metros de longitud

y 420 toneladas de desplazamiento. Fracasó porque ofrecía dificultades la sumersión. Los órganos para determinarla eran débiles para su desplazamiento. Y hay que confesar que poco faltó para alcanzar el éxito. Por vez primera se abandonaba el empleo de la energía humana para la propulsión submarina. Un motor de aire comprimido, construido con ingenio, aseguraba la marcha, lo mismo en la superficie del agua que debajo de ella.

Hacia la misma época (1862-1864), durante la guerra de Secesión, los pequeños submarinos del tipo *David* echaban a pique un buque de la flota del Norte y averiaban a otros dos.

Entre 1876 y 1879, Drzewiecki aplicó por primera vez acumuladores y motores eléctricos a los submarinos que construía para la flota rusa. A pesar de ello, Nordenfeld construyó, de 1884 a 1887, cuatro submarinos provistos de calderas de gran volumen, para permitir la marcha a vapor lo mismo en la sumersión que en la superficie. Estos buques no tuvieron éxito, porque el movimiento de las grandes masas de agua que contenían hacían muy difícil el equilibrio en la sumersión. Debían lanzar torpedos automóviles en vez de conducir minas, lo que venía a constituir un pro-



El primer submarino construido por Nordenfeldt, en Copenhague.

greso notable desde el punto de vista militar.

Casi simultáneamente, en Francia reemprendía el estudio del asunto Goubet, con dos pequeños buques eléctricos, y con ellos la electricidad se adueñó ya, por decirlo así, de la navegación submarina.

Todas estas tentativas permitieron hallar poco a poco los órganos esenciales del submarino; aparatos de sumersión, motores de propulsión, timones, etc. Sólo faltaba combinarlos. Y fué en Francia donde se construyeron los primeros buques que poseían las cualidades de seguridad y de facilidad de sumersión que caracterizan al tipo actual de submarino.

Con el *Gymnote*, que empezó a construir Romazolh en 1888, bajo la dirección de Gustavo Zédé, puede decirse que quedaron resueltos por completo los problemas de la navegación submarina. Los progresos continuaron con rapidez, merced a los trabajos de Romazolh, Laubert, Mangas y otros, y a partir de entonces Francia se puso a la cabeza del movimiento de evolución de los buques sumergibles.

Desde 1885 hasta 1889 y 1890 Isaac Peral, marino español, se dedicó al estudio de los métodos de navegación submarina y llegó a construir un submarino con el que efectuó en junio y julio de 1889 pruebas satisfactorias, como se desprende del informe que publicó la

Junta técnica encargada de presenciarlas y juzgarlas y que dice así: «El «Peral» se sumergió varias veces a distintas profundidades que llegaron a 10 m. y navegó bajo el agua cortas distancias, maniobras todas ejecutadas con bastante facilidad dada la condición de falta de estancamiento de los mamparos; navegó también sumergido a 7 m. de profundidad durante nueve minutos, apareciendo luego para volver a sumergirse a 10 m. y navegar a esta profundidad y al rumbo al O. que se le había prefijado, durante una hora, al terminar la cual reapareció en la superficie a 3,5 millas del punto de inmersión. Los resultados prácticos de las pruebas son: el haberse demostrado con ellas que el submarino «Peral», aún con los defectos de construcción de que adolece, pudo sumergirse con facilidad relativa y navegar en cortos intervalos a profundidades distintas; que durante las inmersiones se hizo completamente invisible al poco tiempo de estar sumergido, siendo poco fácil apreciar el momento de la reaparición cuando no se tiene anticipadamente idea del punto por donde debe emerger y que pudo navegar durante una hora a la profundidad de 10 m., según manifestó su comandante, a un rumbo determinado y con la velocidad poco diferente de la que tiene en la superficie.» Después de estas pruebas prosiguieron los ensayos y en uno de ellos se produjo una avería que demostró la facilidad y la rapidez con que podía

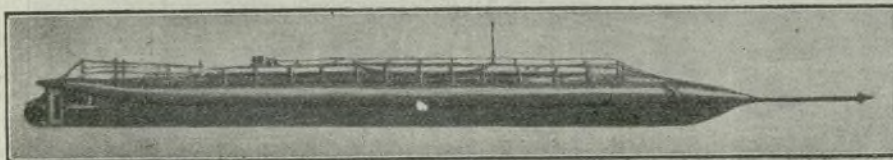
emerger el submarino gracias a sus medios excepcionales. Cuando todo parecía prever la fácil resolución del problema, faltó a Peral el apoyo oficial, sin que se sepa la causa, y sin recursos para proseguir sus estudios, tuvo que desistir de su empeño y el submarino quedó olvidado en un rincón del arsenal. Si Peral hubiera podido continuar sus trabajos, no serían seguramente ingleses ni alemanes los más potentes submarinos, sino españoles y poseería España una fuerza de que hoy carece y que le daría una gran influencia en los destinos del mundo.

A partir de 1895, los Estados Unidos entran a su vez en palenque y contribuyen mucho al desarrollo de los submarinos tipo *Holland* que constituyen casi toda la flotilla norteamericana.

De los sumergibles tipo *Holland* derivan igualmente los submarinos ingleses, cuya construcción comenzó en 1900 casi a regañadientes.

Los submarinos actuales.—En el comienzo de las hostilidades la Gran Bretaña poseía 73 submarinos en servicio, pero al hacer el experimento de movilización general de todas las fuerzas metropolitanas, rea-

lizado el día 13 de Julio de 1914, sólo pudo reunir 59. Esta reducción nada tiene de anormal, pues dentro de la primera



El submarino «Plongeur» del ingeniero Brun y del capitán Bourgois, lanzado en 1863.

ra cifra se contaban los buques antiguos de débil valor militar. Posteriormente esta cifra ha sufrido aumento por la entrada en servicio de nuevos buques, a pesar de la pérdida de dos de ellos, el E-3 y el D-5, hundidos por las minas alemanas.

Como Inglaterra, Alemania ha trabajado febrilmente para aumentar su flota sumergible, cuyas primeras unidades construyéronse en 1905, en los astilleros «Germania-Krupp».

En el comienzo de las hostilidades Alemania poseía 27 submarinos a los que hay que añadir varios próximos a terminarse. El crucero inglés *Birmingham* hundió uno al principio de la guerra y posteriormente otros varios han pagado cara su audacia. Las seis unidades que estaban próximas a terminarse al estallar la guerra pertenecían al programa naval 1913-14, y están provistos de dos cañones, uno de 88 milímetros y otro de 37; el primero montado en una cabina susceptible de cerrarse herméticamente, y el otro capaz de desmontarse en pocos segundos, al efectuarse la sumersión.

Bajo la presión de las necesidades de la guerra que sostenía contra el Japón, Rusia se dirigió a numerosos constructores para apresurar el desarrollo de sus fuerzas submarinas. Merced a los trabajos de ingenieros del país, entre ellos Boubnof, muy pronto contará con una flotilla poderosa y homogénea. Rusia poseía al comenzar las hostilidades unos 40 submarinos, pero

de ellos solo una tercera parte pueden representar un papel útil.

Los estudios realizados en Italia cristalizaron en la construcción de los submarinos tipo *Fiat-Laurenti* de los que un cierto número de unidades fueron compradas por potencias extranjeras.

El estudio de los diversos tipos mencionados nos llevaría muy lejos. Por ello nos limitaremos a estudiar tres de los problemas principales que afectan a la navegación submarina, o sea la sumersión, la propulsión y la vida a bordo.

La sumersión.—Poner un submarino en posición de sumergirse es establecer aproximadamente la igualdad entre el peso propio del buque y el peso del volumen de agua desplazado por su casco completamente sumergido.

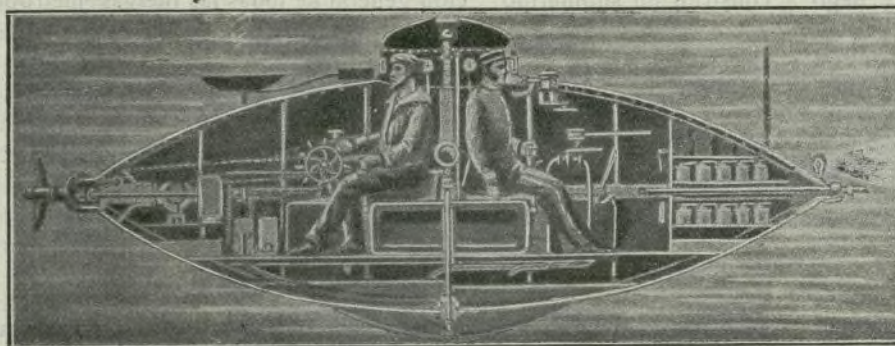
Se obtiene aumentando el peso del buque por la admisión de agua en compartimentos especiales denominados *ballasts*. Esta admisión de agua y consiguiente relleno de los *ballasts* debe ser muy rápida,

cotillas y cierran todas cuantas comunicaciones existen con el exterior. Se llenan los *ballasts* y el buque se hunde en el líquido elemento. La sumersión ha empezado.

Todos los submarinos modernos emplean, para ello, timones horizontales, generalmente contruidos por palas colocadas simétricamente de cada lado del buque. El esfuerzo puesto en juego por estos timones pueden alcanzar 10.000 kg.

La experiencia ha demostrado que era útil poseer dos y hasta tres timones horizontales, repartidos en toda la longitud del buque, en la proa, centro y popa. Puede decirse que los timones horizontales sirven para desviar y guiar el sumergible en el sentido vertical, es decir, en profundidad, como los timones verticales sirven para desviar y guiar un navío cualesquiera en el sentido horizontal, es decir de dirección.

Pero el control del buque debe ser más riguroso en profundidad que en dirección. Para seguir una ruta, el piloto de un navío se limita a mantener el eje de un navío en una dirección determinada. Basta rectificar de tiempo en tiempo la desviación del buque a



Corte longitudinal de un submarino ideado por Goubet.

para permitir al submarino desaparecer rápidamente en caso de peligro; la superficie de las bocas de entrada de agua debe ser grande; representa en total unos 10 metros cuadrados para un submarino de gran desplazamiento. Es una verdadera brecha que se practica en el casco del buque y a través de la cual se precipitan cantidades de agua de 150 a 300.000 litros. Y a pesar de ello, merced al empleo de *ballasts* especiales de reducida capacidad destinados a compensar el peso del buque, un capitán hábil determina, con un margen de 10 litros la cantidad de agua necesaria para hacer desaparecer al sumergible de la superficie del mar.

Llenos los *ballasts*, el sumergible se hunde. Basta que pueda descender a una profundidad de 20 metros para pasar cómodamente por debajo de un gran buque corriente. Para seguridad, se conoce la resistencia del casco para resistir a la presión y navegar sin peligro a profundidades de 40 a 60 metros. Si fuese necesario podrían construirse cascos capaces de navegar a 100 y 200 metros.

Seguro de la solidez del buque que tiene bajo su mando, el comandante da la orden de preparar la sumersión. Los marineros han desaparecido por las es-

la derecha o a la izquierda de su ruta media. En sumersión, la inclinación sobre la horizontal del eje del navío tiene una importancia capital, pero es preciso, de otra parte, preocuparse de su posición en altura, tanto para evitar el descenso a una profundidad peligrosa como para dejar que el periscopio sobresalga de la superficie sólo lo necesario. El submarino se halla sometido, por este motivo, a condiciones o exigencias mucho más rigurosas que el dirigible o el aeroplano, los cuales normalmente no tienen que preocuparse de su posición en altura por unos metros de más o de menos.

Los instrumentos que permiten observar la posición bajo la superficie de las aguas y obrar en consecuencia comprenden unos péndulos para controlar la inclinación, manómetros en comunicación con el mar, los cuales, por la presión que indican, dan la profundidad en la cual se navega. Maniobra se los timones de modo a mantener o bien llevar la aguja del manómetro y el eje del péndulo en una posición determinada.

Prácticamente, llévase a hacer describir al centro de gravedad del submarino una línea que no se separa 20 centímetros en más o en menos de la profundidad media. A pesar de esta estabilidad de sumersión, el

submarino, maniobrando, puede pasar en pocos segundos por debajo de los acorazados de mayor calado. Los métodos de sumersión son tales que resulta posible, a pesar de las numerosas causas inferiores o exteriores que turban el equilibrio del submarino, confiar la obra a marineros poco ejercitados y realizar sumersiones concretas a pesar de las importantes perturbaciones resultantes de la agitación de la mar por consecuencia del mal tiempo.

Asegurada la navegación bajo el agua, el submarino debe poder guiarse en las tinieblas pues inútil es decir que el periscopio es su único órgano visual y éste sólo ve en la superficie. Si embarcados en un submarino echamos una ojeada por alguna de las aberturas de cristales, no acertaremos a ver más que algunos metros alrededor del casco, y tal vez alguno de los pacíficos habitantes del paraje invadido por el cetáceo de nuevo género que huye asustado.

El periscopio verdaderamente práctico data de unos quince años. Debe ser lo suficientemente prolongado para permitir al sumergible hundirse a una profundidad tal que su marcha no produzca movimiento en las capas superficiales de agua, y que la capa de agua que lo cubre forme una coraza suficiente para agotar la fuerza viva de los proyectiles y que el efecto perturbador del proyectil sobre el agua tenga ninguna eficacia. La longitud del periscopio excede frecuentemente de 5 metros y alcanza en ciertos buques a 7,50 metros.

Su diámetro muy débil, hace a su estela poco visible. Ofrecen un tan reducido blanco que se ha podido hacer disparar sobre un periscopio simulado a toda una sección de artillería ligera de un acorazado, sin llegar a derribarle. Y aunque un artillero del crucero inglés *Birmingham* logró destruir de un solo disparo de cañón el periscopio del submarino alemán U-15, su hazaña no tiene precedentes.

Para dominar, a pesar de esta gran longitud y pe-

posible, lo utiliza y ve al exterior a la vez que da órdenes en el interior para regular la ruta en dirección, apuntar los aparatos lanza torpedos y hacer fuego en tiempo oportuno.

La propulsión.—Si el problema de la sumersión se halla, por lo menos provisionalmente, ya resuelto, el problema de la propulsión, velocidad y radio consiguiente de acción está aún sobre el tapete para el sumergible, siendo indudablemente una cuestión capital para el desarrollo futuro de estos pequeños buques.

Complicase por el hecho de que en la hora actual el peso consagrado a la propulsión debe repartirse entre dos aparatos motores. El motor eléctrico se impone, en efecto, para la marcha en sumersión, porque los acumuladores que lo alimentan funcionan sin variación de peso, sin absorción de aire, sin caldeo de la atmósfera ni comunicación con el exterior. Por contra el peso considerable de los acumuladores sólo permite velocidades y radio de acción limitado. Ha sido preciso adjuntar otros motores para que el submarino, que es y continuará anfíbio, que no pasa más que una pequeña parte de su vida bajo el agua, pueda navegar realmente en la superficie y alejarse de su base.

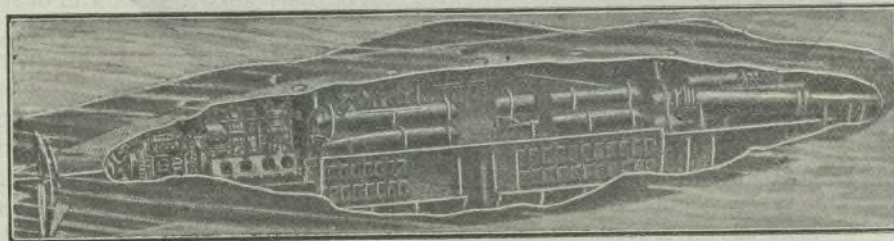
Para esta navegación en superficie es necesario emplear combustible líquido. El carbón no se presta a una extinción rápida para que se pueda apagar inmediatamente el aparato motor de superficie, poner en marcha el motor eléctrico y hacer desaparecer súbitamente el submarino.

Este combustible líquido puede ser quemado en una caldera que produce vapor para alimentar una máquina alternativa o una turbina, y también puede ser utilizado directamente en un motor de combustión interna.

Por razones numerosas, entre las cuales hay que citar el poco espacio ocupado, la rapidez de puesta en marcha y la economía del combustible, el motor de combustión interna tipo Diesel es el preferible en principio. Pero estos motores han dado lugar a dificultades a bordo con alguna frecuencia. No han alcanzado aún, en efecto, el grado de perfección y seguridad de los aparatos a vapor y las condiciones de peso y capacidad mínimas exigidas a bordo de un submarino dan lugar a riesgos de averías de origen mecánico y térmico.

Estas dificultades, que pueden obviarse cuando se trata de potencias medias, alcanzan su grado máximo cuando se trata de abordar potencias unitarias de 2000 y 3000 caballos necesarios para los submarinos potentes y rápidos de construcción reciente.

Por ello en Francia varias veces se ha vuelto al empleo de las máquinas a vapor, cuyo empleo no está exento de inconvenientes, pero cuyo perfecto funcionamiento se halla garantido incluso en potencias ele-



Maquinaria del submarino americano «Holland» construido en 1895.

queño diámetro, un campo suficiente para dirigirse, es decir comparable al que abarca la vista humana (50° aproximadamente), los periscopios poseen, además de dos sistemas reflectores a 45° emplazados en sus partes inferior y superior, dos sistemas de lentes muy complejas cuya disposición deriva de la de los aparatos astronómicos.

Establecidos de modo que puedan ser fácilmente montados o retirados, los periscopios son utilizados por el comandante del sumergible, que con su ayuda ve por la parte inferior del aparato todo lo que pasa a su alrededor. Y el comandante es el único que, sin ayuda

vadas. Para estas potencias elevadas es lo mismo la máquina alternativa que la turbina, tanto más cuanto la adopción reciente de engranajes reductores permitir acoplar en buenas condiciones la hélice propulsiva que gira con relativa lentitud a la turbina, cuya velocidad reducida, ya muy elevado con los aparatos a vapor, no serán muy exagerados con las turbinas, cuyo fuerte consumo a pequeñas velocidades constituye un inconveniente ya muy conocido.

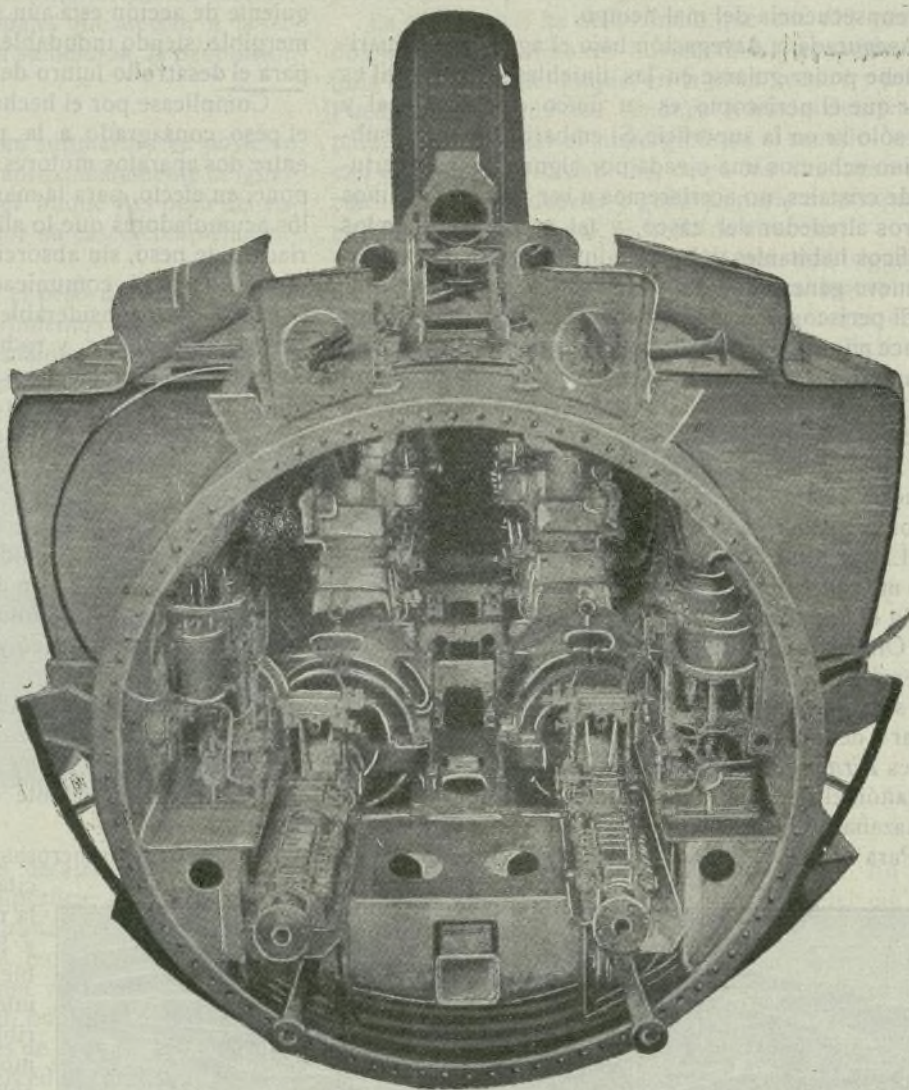
Los submarinos ingleses y franceses dan prueba a diario, desde que la guerra estalló, de su resistencia admirable. Lo mismo puede decirse de sus adversarios enconados, los sumergibles alemanes.

La aparición de los sumergibles alemanes ante los puertos ingleses del Canal de la Mancha y del mar del Norte son prueba plena de las grandes cualidades de maniobra y extraordinario radio de acción de estos buques. Pero no hemos de olvidar, si hemos de ser imparciales, el raid del submarino inglés B-2, hazaña perdida indudablemente entre otras ciento, sumergiéndose por debajo de las cinco líneas de minas que protegían la entrada de los Dardanelos para ir a torpedear el acorazado turco *Messoudieh*. Este pequeño buque, de un tipo muy anticuado, navegó sumergido durante nueve horas, desafiando los campos de minas y el fuego del acorazado turco a la vez que la acción de varios torpederos lanzados en su persecución. Algunos días más tarde, un submarino de la misma clase logró destruir tres de las cinco líneas de minas que protegían el estrecho. Es indudable que estos hechos de guerra debidos a este moderno medio de ofensa, resisten mejor los comentarios que la destrucción premeditada de pacíficos buques neutrales de comercio: pero por lo visto la guerra culta de los tiempos modernos ha de traernos brutales sorpresas y entre ellas la negación de todo principio de humanidad.

Dos submarinos franceses lograron penetrar en el puerto de Pola, situado en el fondo del mar Adriático. Uno de ellos dejóse cojer, mientras el otro torpedeaba

a boca de jarro al acorazado *Viribus-Unitis*.

Los submarinos ingleses y franceses concentrados en el Norte han estado, a partir del comienzo de las hostilidades, constantemente empleados en la costa enemiga y belga, en la bahía de Heligoland y fuera de ella, recogiendo interesantes informes sobre la composición y elementos de la flota enemiga.



Sala de máquinas de un submarino alemán construido por la casa Krupp.

El submarino navega siempre en la superficie y solo se sumerge cortos trayectos, para eludir el peligro o para acechar y cazar su presa. Los más largos trayectos realizados en sumersión no exceden en ningún caso de 200 kilómetros, y la velocidad máxima es de 20 al 40 por 100 de la máxima en la superficie, a pesar de que se destina a los aparatos motores que permiten la marcha en la superficie.

Algunas cifras bastan para explicar la razón de esta aparente anomalía. Mientras que una instalación a vapor pesa 25 kg. por caballo a la máxima potencia, una instalación eléctrica pesa 95 kg., 70 de ellos para los acumuladores. De suerte que, si se quiere fran-

quear en 24 horas una distancia dada, por medio de acumuladores, hay que disponer de acumuladores en batería que pesará 750 kg. por caballo. Por el contrario, utilizando el vapor, la instalación productora de energía, caldera, agua, combustible, pesa junto 25 kg. por caballo, 15 de ellos para el petróleo.

Entre tanto, piénsase emplear el acumulador alcalino del género Edison. De construcción más mecánica, constituido por verdaderos metales, como el hierro y el níquel, es muy sólido y puede soportar los regímenes de carga y de descarga más agudos, hasta el corto circuito completo. La elección entre los dos tipos de acumuladores dependerá de las condiciones de velocidad y de distancia franqueable que se lograrán en lo futuro con unos y otros.

La intensidad de las corrientes puestas en juego es del orden de 3.000 amperios. Aparatos de maniobra de gran potencia, muy complejos, aseguran su manipulación. Es muy difícil acrecer estas intensidades y, por consiguiente, la potencia, que excede ya de 800 caballos útiles por motor. Se ha puesto sobre el tapete también la cuestión de si, en razón de las dimensiones forzosamente limitadas de los cascos de los submarinos, sería posible llegar a contar con motores eléctricos de fuerza sensiblemente superior. Sólo el porvenir decidirá la cuestión, pues nadie sabe qué nuevos elementos hoy desconocidos pondrá en juego la ciencia y el ingenio del hombre y qué fuerzas enormes puede rendir la electricidad, creada tal vez en lo futuro bajo nuevas e insospechadas formas o arrancada quién sabe de qué ignorados e inagotables criaderos. Muchas realidades presentes hubieran sido calificadas de imposibles treinta años atrás: no hay que abusar del vocablo por consiguiente.

A pesar de los incesantes perfeccionamientos aportados, hoy por hoy la solución eléctrica permanece oscura. El descubrimiento de un motor único, que sirviese lo mismo para la sumersión que para la superficie, potente y seguro al mismo tiempo, vendrá a aumentar de modo considerable el valor militar del submarino, pues haría posibles la marcha prolongada submarina lo mismo que la superficial, y podría navegar oculto todo el tiempo que concediese la necesaria renovación de aire. Y como ésta puede realizarse sin que el submarino salga completamente a flote, y podría ser activada por tubos provistos de ventiladores de admisión y expulsión, el submarino conservaría constantemente la inmensa ventaja de su invisibilidad y, por consiguiente, su casi absoluta invulnerabilidad.

Las tentativas de Payerne, los estudios de d'Allest y las patentes obtenidas para el empleo de gases explosivos por Escher Wiss, no han llegado a solucionar prácticamente el problema del funcionamiento de una caldera o motor de explosión bajo el agua.

En cuanto a los motores de explosión, fuera de las dificultades encontradas para su empleo en la superficie, su funcionamiento bajo el agua trae aparejada la necesidad de solucionar numerosos problemas suplementarios, de entre los cuales no es por cierto el me-

nos importante la invisibilidad de los gases de escape evacuados.

Los dobles motores Diesel, de 900 caballos a seis cilindros, contruidos en América, para los submarinos del tipo Holland, son emplazados en la extremidad delantera del compartimiento junto al compresor de aire y las diversas bombas que hacen circular el agua de refrigeración, el combustible líquido y el aceite de lubricación. Los gases de escape son evacuados por un silencioso colocado bajo la superestructura, de donde se les dirige hacia la popa o se escapan bajo el agua.

La principal ventaja del motor de combustión es la rapidez con la cual un submarino flotante puede ponerse en estado de sumergirse: en veinticinco minutos un motor frío puede ponerse a plena marcha durante muchas horas. Llégase igualmente a revertir muy rápidamente el sentido de la marcha de los motores de combustión interna; pásase de la plena velocidad marcha adelante a la plena velocidad marcha atrás en 15 segundos.

La acumulación térmica ha sido estudiada por Maurice, que la aplicó en el submarino *Charles-Brun*, construido bajo sus planos. Empleó para ello calderas especiales en las que los tubos de agua se rodean de una mezcla de sales. Los ensayos del *Charles-Brun* mostraron que la marcha a vapor bajo el agua era realizable y que la habitabilidad del buque, para sumersiones de muchas horas, era satisfactoria.

La senda, pues, está trazada. Si se llega a poder adoptar el motor único de superficie y de sumersión, potente y seguro, con tanto afán buscado, el submarino verá aumentado su valor militar de modo extraordinario.

La vida a bordo.—No basta aumentar la fuerza y el radio de acción y resistencia del submarino; simultáneamente con ello hay que mejorar las condiciones de la vida a bordo, a fin de que la tripulación vaya al combate en las mejores condiciones de resistencia física y moral.

Por fortuna la tripulación es reducida; la instalación de los motores está combinada de modo conveniente y el lanzamiento de torpedos, de otra parte, exige un número de hombres bastante menos importante que una batería. La tripulación de un submarino de gran desplazamiento, comprendida la oficialidad, es de 30 a 40 hombres.

En los comienzos de la navegación submarina, uno de los problemas más estudiados fué la obtención de medios propios para asegurar la pureza del aire respirable. Experimentos posteriores han demostrado que esta cuestión no tiene toda la importancia que se le ha venido dando. Se han efectuado sumersiones de 10, 12 y hasta 15 horas sin renovar ni siquiera regenerar el aire. La tripulación no ha sentido molestias por esta prolongada estancia en el aire estancado del buque. Y esta estancia hubiérase podido prolongar aún más, porque el ácido carbónico creado por la respiración no alcanzaba aún un tenor peligroso. En realidad, las

prolongadas sumersiones, crean en el hombre una ligera depresión física, pero basta una ligera estancia al aire libre para devolver a la tripulación todo su vigor.

Las sumersiones que las operaciones militares exigen son lo suficientemente prolongadas para dar lugar a la tripulación a comer y dormir bajo la superficie del agua. A pesar de la exigüidad del local disponible, puede instalarse camarotes de reducidas dimensiones para la tripulación, fáciles de montar y desmontar, dando cámaras a los oficiales, aunque forzosamente pequeñas. Cocinas eléctricas interiores, funcionando sin absorción y consumo de oxígeno y sin desprendimiento de gases quemados, permiten, independientemente de otras cocinas volantes, preparar alimentos calientes, incluso en sumersión. En los últimos modelos de submarinos de gran desplazamiento, púdose instalar espaciosos camarotes para la tripulación, dispensa de gran capacidad y varios waters. Todos estos locales están alumbrados por luz eléctrica, a falta de luz natural, no siempre al alcance de un sumergible, aún en pleno día.

En uno de estos buques no se puede, evidentemente, desarrollar las superestructuras, como en un buque ordinario. No obstante hay que poder permitir a la tripulación ir a *respirar* y a reposar en el puente, y hay que tomar precauciones para que este puente sea habitable cuando el mar aparece picado. Se puede dominar la superficie del mar elevando el kiosco y la pasarela que lo rodea a una altura suficiente sobre el nivel de las aguas, que es la solución admitida en los submarinos de forma redonda y de «flotabilidad» mediana, o bien desarrollar el volumen de carena situada encima de la línea de flotación para que el buque ascienda al pasar a través de las olas, siendo ésta la solución admitida para los submarinos de gran «flotabilidad», cuyo perfil recuerda el de los buques de superficie. Merced a sus superes-

tructuras más desarrolladas, estos últimos buques gozan de una habitabilidad exterior mejor. Como todas las comodidades, ésta no sale de balde: hay que embar-

car, por ejemplo, más cantidad de agua en los *ballasts* para la sumersión, y por consiguiente crece la fuerza necesaria para la propulsión bajo el agua.

Es muy difícil, sin haber vivido a bordo, formarse idea exacta de la energía y de la resistencia de que han de dar prueba los oficiales y marineros de un buque submarino, y, por el contrario, el gran público exagera los peligros, muy reales no obstante, que los mismos corren.

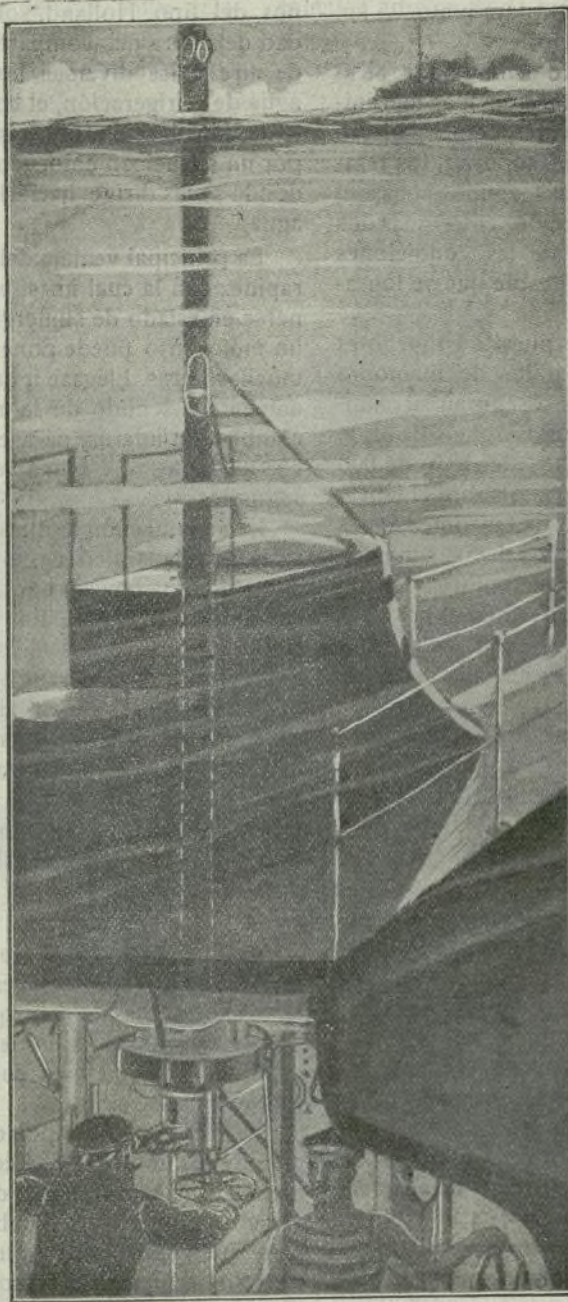
Fuera de los peligros normales de la navegación, que en los submarinos se acentúan considerablemente, estos buques corren riesgos especiales que se intenta incesantemente restringir. Los peligros de explosiones son muy de temer. Varias se han producido, provocadas por la explosión de los gases detonantes que se desprenden al terminarse la carga de los acumuladores. En general, estas explosiones han determinado averías materiales, algunas veces muy importantes, pero no han ocasionado víctimas.

Las explosiones debidas al empleo de ciertos combustibles muy inflamables (gasolina, benzol), que se tiende a abandonar, son mucho más temibles, y han ocasionado víctimas muy frecuentemente.

Las vías de agua importantes, bien sea debidas a colisiones, a defectuoso cie-

rrer o a otras causas, tienen casi siempre consecuencias trágicas, con la pérdida total del buque y de su tripulación, siendo especialmente de efectos irremediables en sumersión.

Para combatir el peligro lo que hay que hacer primero es hacer ascender el buque hasta la superficie, si se halla sumergido, y, en todos los casos, procurar aligerarlo. Obtiénese un aligeramiento inmediato e importante soltando el lastre suspendido bajo la quilla



La parte central de maniobra.
Por la luneta del periscopio el comandante observa el horizonte.

del buque, y expeliendo, con ayuda del aire comprimido, el agua encerrada en los ballasts. Esta última maniobra es mucho menos rápida que soltar la quilla, pero en cambio es mucho más eficaz. Las bombas permiten luchar contra la irrupción del agua. Cuando la vía de agua es de carácter muy grave, estos diversos medios son impotentes para neutralizar sus efectos, y por ello los submarinos de tipo más moderno han sido provistos de un compartimento estanco, de reducida importancia, para limitar los volúmenes invadidos.

Los inventores han estudiado el modo de escapar de un submarino en caso de vía de agua. Algunos han propuesto algo así como botes submarinos susceptibles de botarse desde el buque perdido, permitiendo a la tripulación subir dulcemente a la superficie del agua sin peligro alguno.

Fuerte por su invisibilidad y por la protección que le confiere la capa de agua que recubre su casco, el submarino puede, sin llamar la atención, aproximarse a la flota o a un buque enemigo y lanzar a poca distancia, marchando a poca velocidad, sus torpedos automáticos, de blanco seguro y efectos fatales.

La pérdida de cinco cruceros ingleses, unido a los efectos del bloqueo de Inglaterra por los submarinos alemanes, son prueba de lo que puede esperarse de

esta arma militar.

Existen en el mundo cuatrocientos submarinos aproximadamente, en servicio o bien en construcción. Su tonelaje crece sin cesar, porque este detalle, como sucede en otro género de buques, facilita mucho la solución de las dificultades relativas a la velocidad, habitabilidad, radio de acción y cualidades náuticas.

Los grandes submarinos de los tipos más modernos tienen una longitud aproximada de 75 metros. Su volumen total alcanza 1200 metros cúbicos. Desplazan en superficie de 800 a 900 toneladas.

Considérase como realizables velocidades de más de 20 nudos en superficie y de 12 en sumersión. Háblase de radios de acción en superficie de más de 9.000 kilómetros, y de 300 bajo el agua. Todos los buques de construcción moderna tienen por lo menos dos líneas de árboles y la fuerza transmitida por cada uno de estos ejes es de varios millares de caballos.

Falta al submarino llegar a alcanzar la velocidad de 25 nudos en superficie y 15 a 16 en sumersión, que es la suficiente para acompañar a las armadas y tomar parte en los combates navales. Estas velocidades le permitirían operar durante la noche como destructor y de día como submarino; y si este ideal se alcanza ya no habrá más que un solo tipo de buque lanza torpedos.

Operaciones en Francia. — Desde el 13 al 19 de Abril de 1915

Todas las noticias que pueden recibirse a través de la censura rigurosa establecida por los alemanes concuerdan en que el territorio Belga se halla convertido en una inmensa fortaleza. El Kaiser en su reciente visita al territorio conquistado, inspeccionó las nuevas fortificaciones de Amberes y de un modo especial los astilleros de Hoboken que fueron a primeros de mes bombardeados por un grupo de aviadores aliados a fin de destruir los talleres donde se construyen y montan nuevos submarinos destinados al bloqueo de Inglaterra.

La tensión nerviosa de que padece Francia al ver que su enemigo continúa impertérrito dominando en los ricos y florecientes departamentos del norte, en vez de inducir al desaliento le infunde nuevos ánimos, y dispuestos al sacrificio, amontonan hombres y municiones, armamento y víveres, para preparar el momento culminante, pasado el cual, la paz vendrá rápidamente devolviendo la tranquilidad y el sosiego a miles de hogares.

Durante el día 11 poca fué la actividad de los ejércitos beligerantes; las durísimas condiciones meteorológicas habidas en todo el frente de combate anularon por sí mismas todo movimiento de la infantería, reduciéndose la lucha a duelos de artillería, siempre mortíferos pero infructuosos. Sin embargo como que no hay regla sin excepción, a falta de combates generales merecen ser anotados otros de carácter puramente local, estableciéndose así un constante contacto entre ger-

manos y aliados, y luchándose encarnizadamente en distintos puntos. Así en los alrededores de Beausejour intentaron los alemanes recuperar un fortín o blockaus que a primeros de Marzo habían perdido; era a la caída de la tarde: un cañoneo de violencia desusada indicó a los aliados la probable contraofensiva germana; los vigías franceses, atentos a las menores variaciones que se manifestasen en las trincheras enemigas, señalaron una concentración de tropas en ellas. El ataque rompió por el este, contraatacando los aliados por el oeste del fortín, avanzando en forma de flecha hacia el frente alemán. Barridas de flanco por las ametralladoras las filas alemanas y atacadas de frente por la aguerrida infantería francesa, fueron batidas y destrozadas en forma tal que solo contados asaltantes pudieron salir con vida del intento y regresar a sus primitivas líneas atrincheradas.

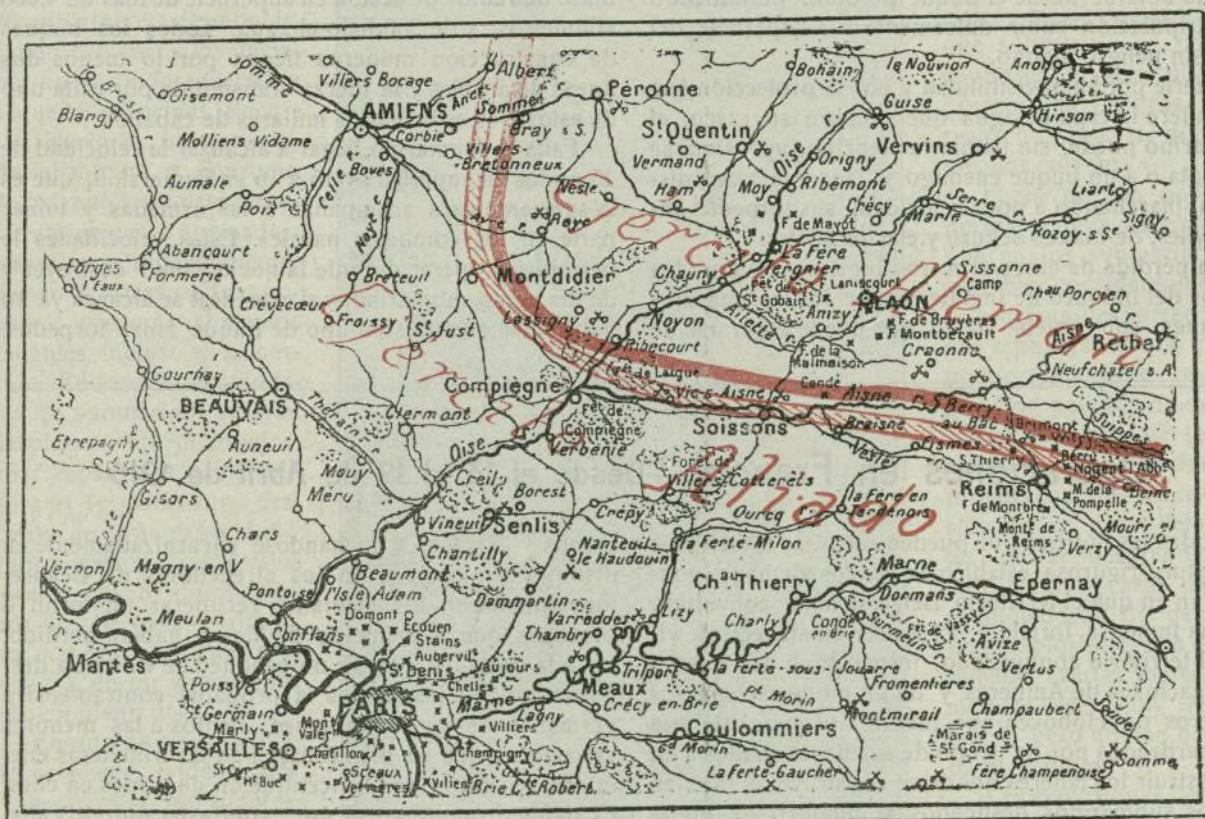
No escarmentados aún los germanos por la derrota sufrida, intentan por la noche un nuevo asalto; más afortunados esta vez ganan terreno, y merced a las galerías de comunicaciones, se apoderan de las trincheras aliadas situadas al oeste del fortín con tanto tesón defendido.

Por la mañana, mientras la infantería germana estaba poniendo en condiciones de defensa las posiciones recién conquistadas, se vieron sorprendidos por un terrible contraataque de la infantería francesa, cuya acción combinada con la de la artillería que impedía todo envío de refuerzos, logró romper las líneas ger-

manas deteniendo su movimiento de avance, ventajas que aumentando a cada momento por los refuerzos que recibían los franceses, no solo les permitió la contención definitiva del enemigo sino recuperar todas las trincheras que habían perdido, ocupando al final de cuatro días de continuo combate las mismas posiciones que tenían el día 11.

El fracaso de los alemanes en Beausejour, fué seguido el día 12 por los de los franceses en Maizery y Marcheville situadas al oeste de Verdun; a pesar de los tres terribles ataques verificados con sin igual tesón, pudieron solo apuntarse éstos algunas ventajas en los alrededores de Berry-au-Bac, penetrando de noche en

Verdun desde las victorias aliadas de Epargues, cesa el día 14 y de nuevo las divisiones tan duramente castigadas en las cuencas del Mosa y el Mosela, entran en actividad desuntemeciendo sus miembros ateridos por las últimas nevadas que han tendido albo manto sobre la región. Ávidas de lucha, y enardecidas por las victorias ya alcanzadas, reanudan los combates, ya rechazando un destacamento alemán que intentó salir de las trincheras que ocupaba en la región de Perthes y a una división germana que iniciaba una ofensiva en Combres, ya cargando briosamente en los bosques de Ailli y Montmare, consolidando las posiciones antes conquistadas y ocupando otras nuevas.



Posiciones ocupadas en la región del Aisne en 19 de Abril de 1915.

una trinchera germana después de una terrible carga a la bayoneta.

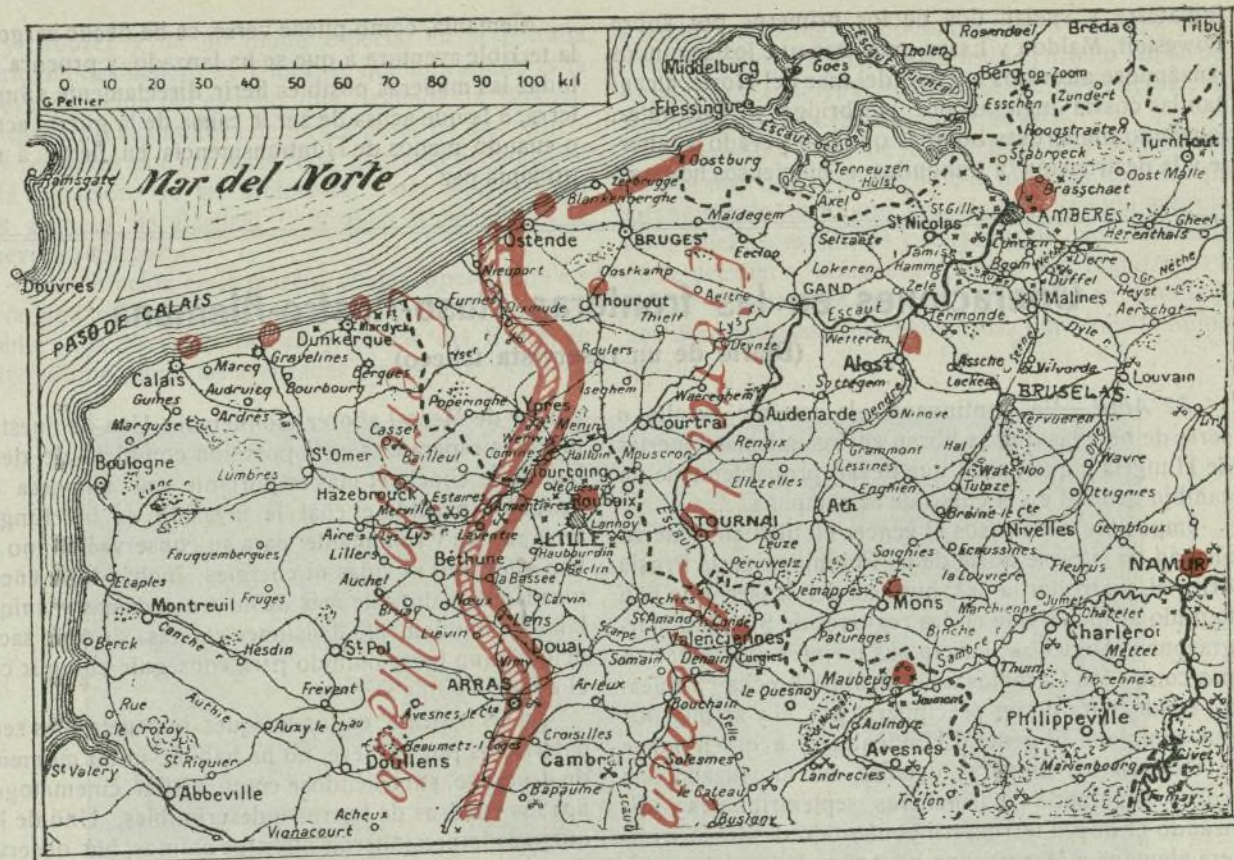
En el resto del frente durante los días 11, 12 y 13 solo la artillería continuó su obra demoledora; los aviadores, nuevos héroes anónimos de la guerra, continuaron sus arriesgadas exploraciones advirtiéndolo a tiempo el peligro para poderlo conjurar. A ellos más que a las trincheras se debe la penosa campaña actual, pues es imposible establecer una concentración sin que el enemigo, avisado a tiempo, se prepare debidamente.

Durante el día 14, repuestos los alemanes del sector Berri-au-Bac, lánzase de nuevo a la palestra y después de porfiado combate recuperan la trinchera perdida obligando al ejército aliado a un nuevo retroceso y disminuyendo las ventajas así adquiridas.

La relativa calma que disfrutaba la región este de

Aparte de estos hechos que pueden considerarse como aislados, y que no son otra cosa que las últimas convulsiones de las pasadas ofensivas francesas, puede afirmarse que la situación resta completamente invariable, transcurriendo los días y semanas en acumular nuevos elementos de lucha, sosteniéndose solo activísima la aviación, ya como medio de observación ya como elemento ofensivo, practicando los aliados sus famosos raids por el territorio belga arrojando bombas en los arsenales militares, en las fábricas de municiones de Brujas y Pholeve, ya internándose en territorio germánico, volando por sobre la Selva negra, y destruyendo la central eléctrica que servía el fluido a la plaza fuerte de Metz.

Por su parte los alemanes, resueltos a todo con tal de vencer, mandan de nuevo sus zepelines y aviacs a



Posiciones ocupadas en la región de Flandes en 19 Abril de 1915.



Posiciones ocupadas en el Argonne y Vosgos en 19 de Abril de 1915
Ayuntamiento de Madrid

Inglaterra y vuelan dos de los primeros por sobre Lowestoft, Maldon y Essex, mientras que los segundos lanzándose atrevidos a través del mar del Norte, alcanzan las costas inglesas por Heybridge y Blackwater, lanzando numerosas bombas que han llevado la muerte y la destrucción a tranquilos e indefensos hogares.

Alemania, como puede verse, se ha hecho cargo de la terrible aventura a que se ha lanzado, y procura por todas las maneras posibles herir directamente a Inglaterra, a la que acusa de ser la causa de la guerra actual o cuando menos de la intransigencia en llegar a una próxima paz.

Operaciones en las fronteras Ruso-Austro-Alemana

(Diario de un reservista tcheco)

12 Abril.—Va continuando la terrible batalla o serie de batallas que se libran en las mismas puertas de Hungría y que tienen que llevar probablemente un cambio general en el curso de la campaña.

Imposible a los rusos el vencer el titánico esfuerzo alemán en la parte norte de la Polonia y en la Prusia oriental, y arrollar a las huestes del kaiser que han logrado atrincherarse en las regiones de Suwalki, Margravona y Augustow, lanzan sus mejores masas de tropas contra los Cárpatos a fin de abrir brecha en nuestro frente, para poder precipitarse por él y arrollarnos por completo. El general Hindenburg, a quien no se le escapan los menores detalles, ha movilizado sus tropas, aligerando las trincheras septentrionales y utilizando el nuevo ferrocarril construido desde la frontera alemana a Margravona ha acumulado siete cuarteles de ejército al sur de los Cárpatos, tres en las orillas de Dunajec y dos en la Bukovina, combinándolo de tal modo que los cuerpos rusos atacantes desde Dukla a Ujock se hallan amenazados por ambos flancos por dos aguerridos ejércitos y si bien es verdad que hay dos millones de moscovitas, también lo es que nosotros somos muchos y magníficamente situados.

Las nuevas tropas que actualmente defienden la línea de los Cárpatos están constituidas por las alemanas citadas mandadas por el general Luitzingel y las austríacas del Archiduque José que estaban de reserva en las orillas del río Dunajec y las sobrantes en las orillas de los ríos Pilica y Nida, mandadas por el general Dankel. Resultando con ello que entre Bartfeld y Ujock se halla concentrado además del ejército del general Boierovitch, el del general Bemennoli y los citados anteriormente.

Sin embargo, a pesar de todos nuestros esfuerzos no ha habido medio de impedir el descenso de los rusos por el valle de Ondova, que viene a ser la prolongación del paso de Dukla. Desde el valle citado que está en la vertiente sur de los Cárpatos, se divisa en lontananza las llanuras húngaras por ellos tan suspiradas, y aunque solo les ha sido posible adelantar unos 50 kilómetros desde el nacimiento del río, y apoderarse después de furiosas luchas de las aldeas de Stropko y Pontchatch, no estaremos tranquilos hasta haberlos rechazado más allá de las cumbres, pues hoy sus posiciones les pueden abrir fácil camino entre las dos grandes líneas estratégicas Bartfeld-Kas-

chau y de Mezo-Laborez-Gonnemoie. Una de nuestras mayores esperanzas es la posesión completa del desfiladero de Ujock, el más importante que atraviesa los Cárpatos, perdido el cual la invasión de la Hungría sería rápida y fulminante; para su conservación no se han ahorrado ni vidas ni energías, luchándose encarnizadamente durante más de cuatro semanas y aniquilándose mutuamente divisiones enteras sin que sacrificio alguno fuese omitido para conseguir cumplir con el deber.

En las malezas, en los bosques impenetrables semi enterrados por la nieve, no ha habido ni un momento de descanso, sucediéndose como visión cinematográfica los cuadros de horror indescriptibles. Uno de los que más impresionaron nuestros ánimos, fué observado ayer en uno de nuestros reconocimientos. Hacía algunos días que vimos abrir trincheras rusas en un pico cubierto de nieve que dominaba una parte del camino por donde teníamos que avanzar y desde el cual podían causarnos pérdidas importantes. Ocupadas las trincheras por los rusos y fortificadas debidamente por ellos comprendimos la resistencia que opondrían cuando intentásemos su conquista. Ayer, como digo, recibimos órdenes terminantes de tomarlas por asalto; arrastrándonos por el suelo avanzábamos sigilosamente procurando amortiguar el ruido de nuestros pasos caminando por la blanda nieve; próximos a la trinchera, con extrañeza vimos que no abrían violento fuego para rechazarnos, lo que en vez de ánimos nos ocasionó mayor pavor ante el temor de una celada más terrible que nos aniquilase. A rastras llegamos hasta 20 metros de la trinchera, y levantándonos impetuosamente a la voz del oficial nos lanzamos al asalto como perros furiosos... Dentro de la trinchera el cuadro más terrible se presentó a nuestra vista; rígidos e inmóviles, apoyándose en las armas que les dieron para su defensa, estaban los 200 soldados rusos que habían sucumbido al frío intenso sufrido en el interior de la trinchera. Ante tal espectáculo el mayor terror se reflejó en nuestros rostros, y comprendimos claramente el sacrificio perfecto del soldado ruso que prefiere mil veces morir que abandonar la consigna.

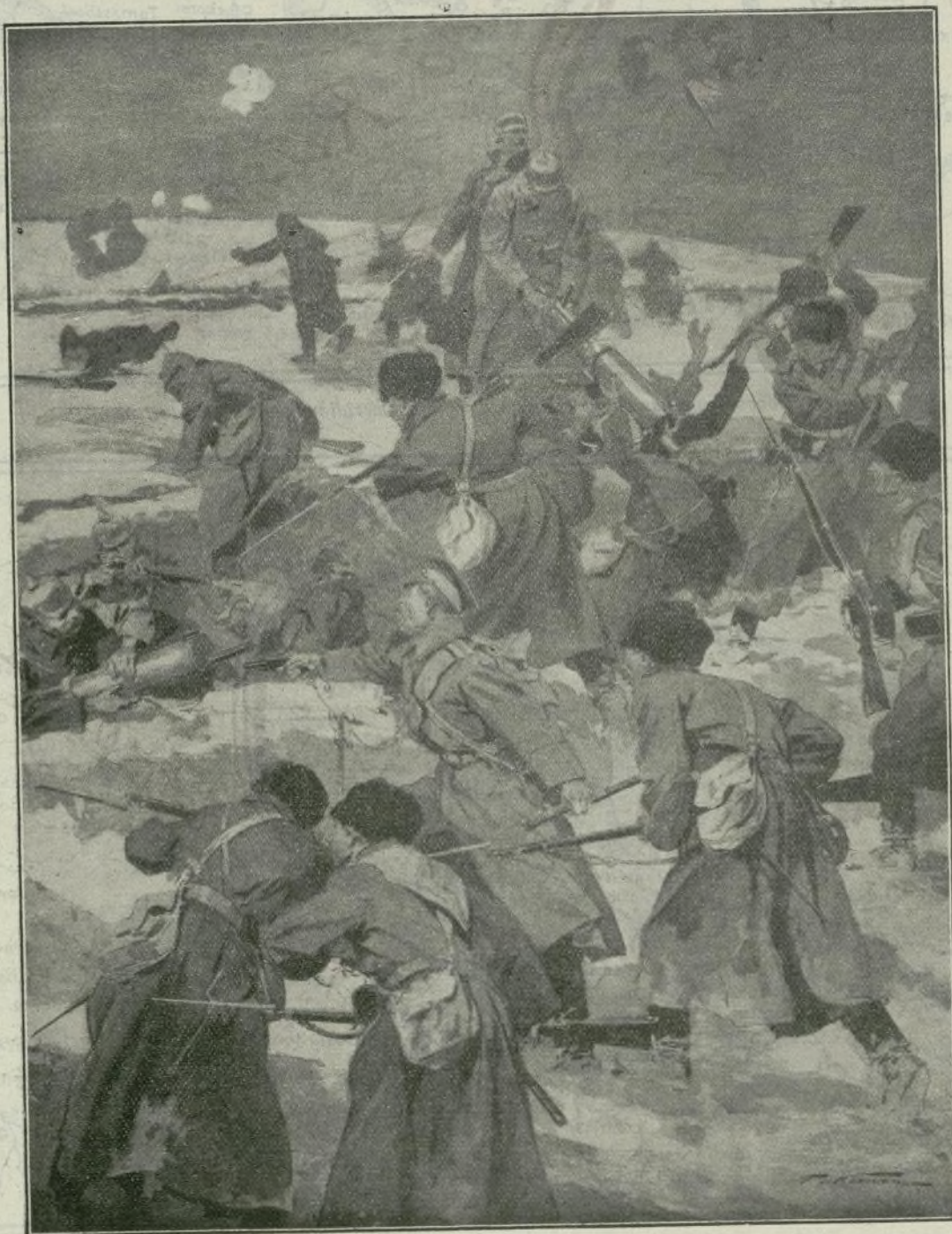
15 Abril.—No ha cambiado en nada la situación en lo que respecta a los Cárpatos, sucediéndose diariamente los combates en las orillas de los ríos Ondo-

va y Laborez y de un modo especial en la entrada norte del desfiladero de Ujock; lo que ha variado es la nueva actuación del ejército que defiende la Bukovina que amenaza la línea de Strij a pesar de los refuerzos recibidos por los rusos que guarnecen Stanislaw; esta actuación, de ser victoriosa, daría al traste con sus avances de Bartfeld y Stropko obligándoles de nuevo a replegarse.

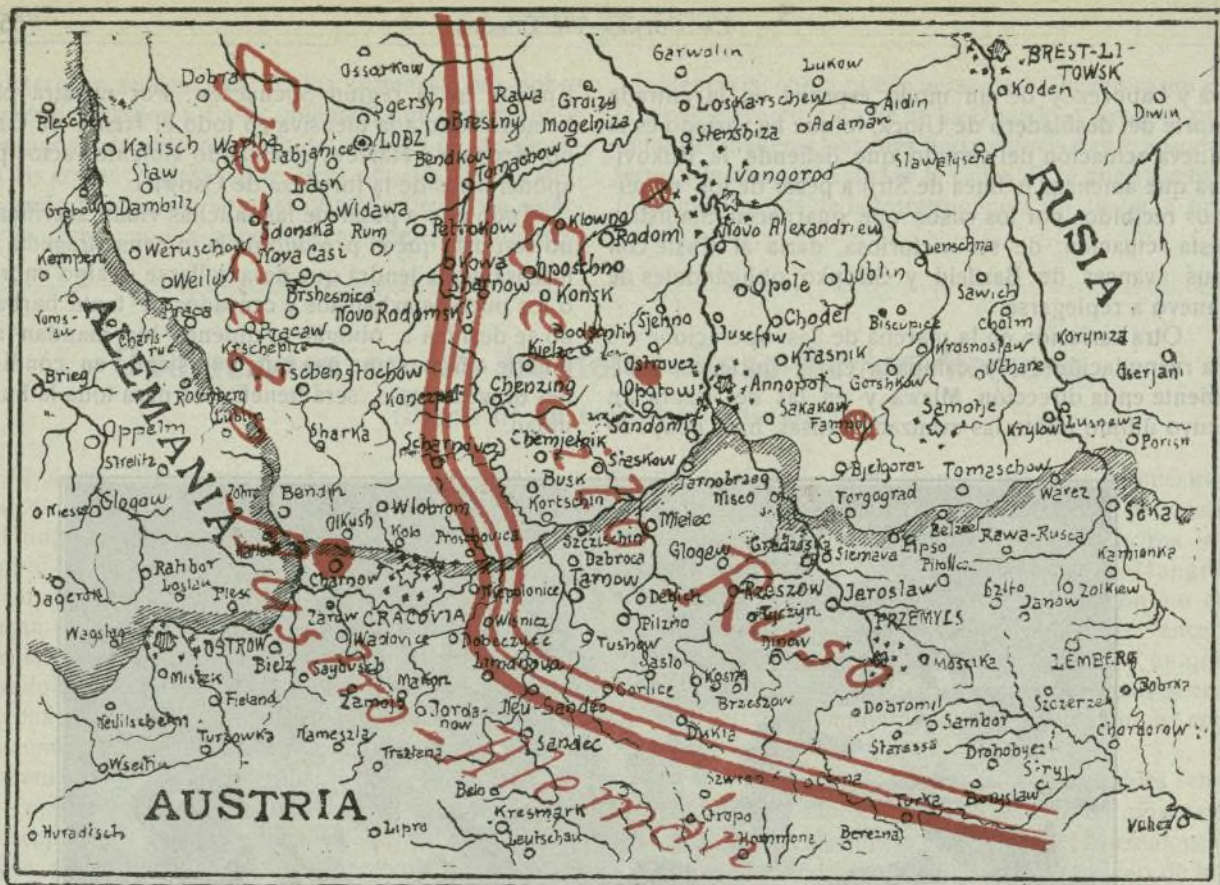
Otra variación en la marcha de las operaciones es la reanudación de la campaña en el norte, especialmente en la dirección Mlawa y en las del Bzura, en cuyo último punto las avanzadas rusas han ocupado

Kunain en la región Sochaczew. Por nuestra parte hemos vuelto a la ofensiva en todo el frente de Grodno, Krownó y Narrew, ejecutando violentos actos para apoderarnos de la fortaleza de Osowiec.

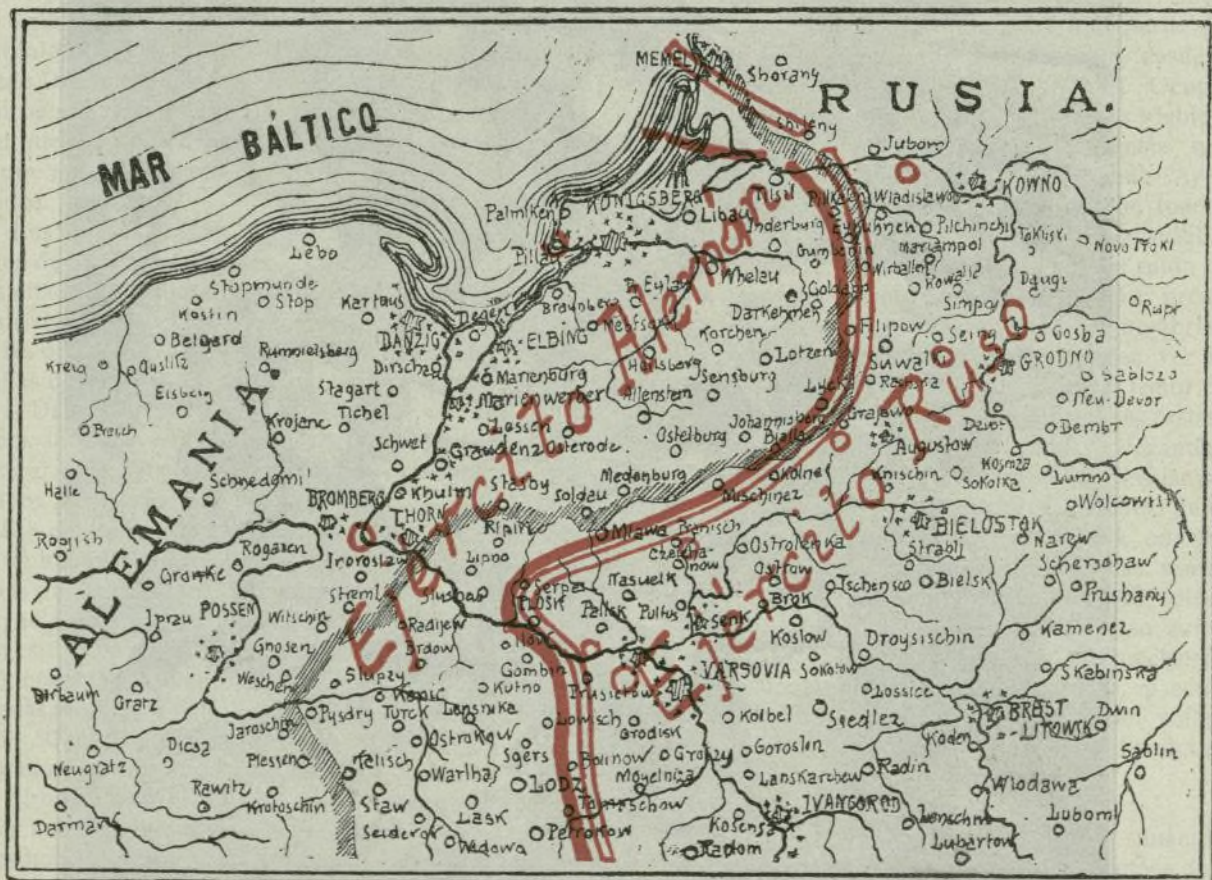
Todo ello a pesar de las muchas vidas sacrificadas no son más que el prólogo de la inmensa tragedia que forzosamente tendrá que desarrollarse si algo anormal o los pueblos exhaustos y cansados de tanta barbarie, no se deciden a obligar a quienes los mandan a la muerte a firmar una paz que, aún siendo en condiciones desventajosas, será beneficiosa para toda la humanidad.



Lucha cuerpo a cuerpo de las vanguardias rusas con las alemanas de Strij que amenazan su flanco derecho.



Posiciones ocupadas en la Galitzia y Polonia meridional en 19 de Abril de 1915.



Posiciones ocupadas en Prusia y Polonia septentrional en 19 de Abril de 1915.