

AMÉRICA-LATINA

No. 9.

LONDRES, 15 DE JULIO DE 1916.

VOL. II.



AEROPLANO FRANCÉS REGRESANDO A SALÓNICA A LA CAIDA DE LA TARDE.
Ayuntamiento de Madrid

PÁGINAS INGLESAS

La Resistencia de la India contra la Intriga.

LORD HARDINGE que, como saben nuestros lectores, acaba de regresar de la India, en donde fué Virrey, ha hecho las importantes declaraciones que siguen :

Durante meses, en el primer período de la guerra, India se halló enteramente desprovista de tropas británicas. El



EL REY JORGE Y LORD HARDINGE EN LA INDIA.

Imperio indio dió al Imperio británico, en los críticos comienzos, cuando los recursos de Inglaterra en artillería, como es bien sabido, eran inadecuados a las necesidades de su situación, toda su artillería más moderna y perfeccionada, con excepción de unas cuantas baterías que dejó en la frontera Noroeste como protección contra cualquier ataque del exterior. Y aún estas baterías fueron reducidas de seis cañones que contaban, a cuatro.

De esto se desprende que el Gobierno de la India tenía una confianza absoluta en la lealtad de sus príncipes, de sus jefes y de sus pueblos.

Existen pruebas bastantes de que Alemania ofreció apoyo, tanto financieramente como en otros sentidos, a los agitadores. Hubo una conspiración fomentada directamente por los alemanes, valiéndose para ello de agentes, a quienes se proveía de suficientes fondos. Este fué un simple plan de ambiciosos, destinado tan sólo a incitar a la revuelta que, según se había calculado, de-

bía estallar la Noche Buena misma de 1915. Sin embargo, el Gobierno recibió a tiempo noticias del proyectado levantamiento, y pudo con anticipación conjurar todos los preparativos. El centro del movimiento se hallaba en Bengala, donde siempre ha existido cierta actividad anarquista.

Otro ejemplo preciso de la lealtad del pueblo en presencia de una conspiración de esta índole, ocurrió en Balasora. Allí, un buen número de revolucionarios fueron denunciados ante la policía, por lugareños a quienes los agitadores se habían acercado. Los campesinos mismos ayudaron a la policía en la tarea de descubrir y aprehender a los revolucionarios; sacrificando, a veces, hasta la vida por lealtad hacia el Gobierno en las refriegas que ocurrían al hacer la aprehensión.

Además, en todos los casos en que se hizo la tentativa de sobornar a soldados indios, el Gobierno recibió informes de los mismos soldados.

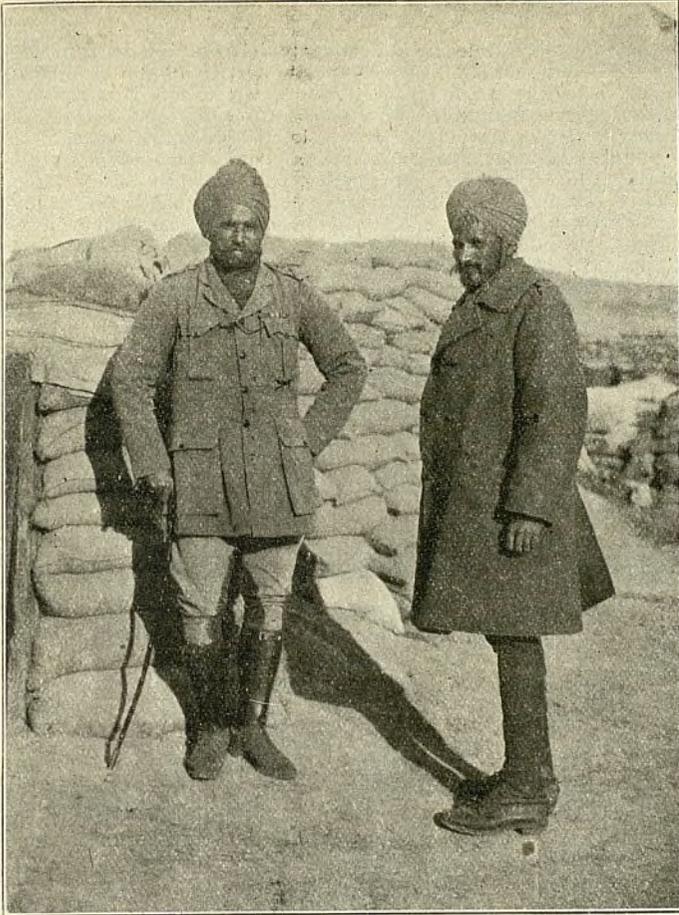
Por supuesto, existe, aunque pocos en comparación, cierto número de descontentos y desleales en la India. En una población que cuenta más de 300.000.000, compuesta de tantas variedades de raza y de secta, y en la cual se hallan representadas todas las clases de movimientos políticos y de educación, ¿cómo podría ser de otra manera? Pero aún así, este descontento es de un carácter anárquico más bien que revolucionario, y no tiene programa constitucional alguno. Representa el deseo de derribar la autoridad, sin plan para erigir una nueva.



LORD HARDINGE, QUIEN ULTIMAMENTE HA PRESIDIDO EL TRIBUNAL DE INVESTIGACIÓN SOBRE LA REBELIÓN IRLANDESA.

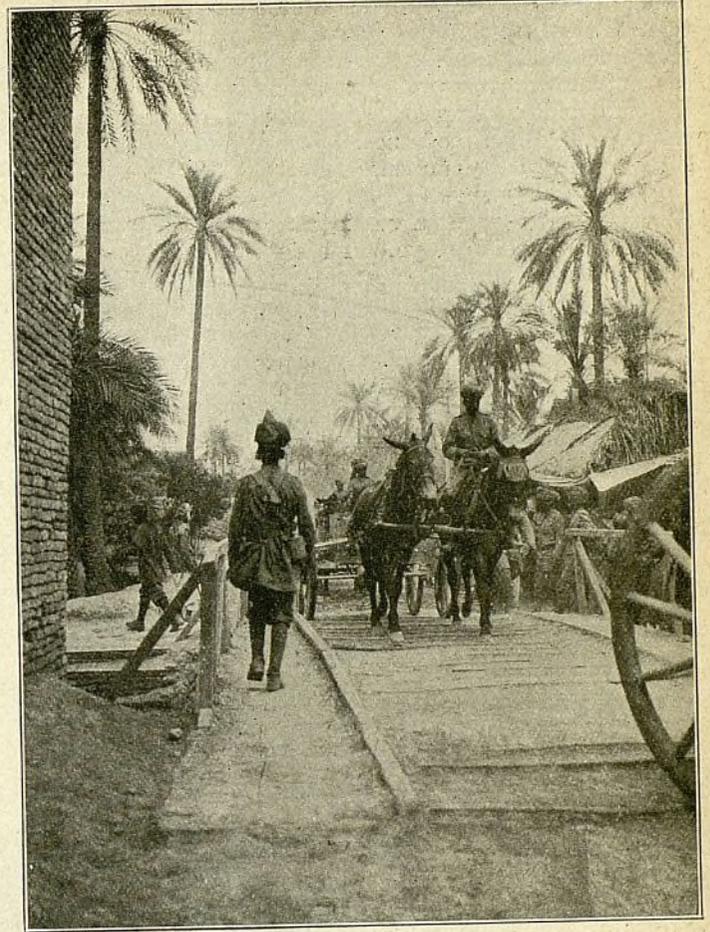


SOLDADOS GURKHAS EN MARCHA.



DOS OFICIALES.

Deseo hacer saber del modo más enfático — y pueden los latino americanos creérmelo bajo mi palabra de honor — que las personas que encabezan este movimiento, tal como existe hoy, no pertenecen a la intelectualidad de la India; se cuentan entre los semi-educados. El partido Ghadr, denominado así según el órgano de ese nombre que se imprime en el extranjero y circula secretamente, es abiertamente anarquista. Se halla estimulado por unos cuantos desequilibrados de los Estados Unidos y del occidente del Canadá, y probablemente subvencionado por Alemania. El jefe del partido Ghadr es Hardyal, que se hallaba por entonces empleado en el Ministerio de Guerra alemán, y según las últimas noticias recibidas, creo que está en el Japón. Este par-



TROPAS INDIAS EN MESOPOTAMIA.

tido anarquista es reducido en número como en influencia, pero violento y peligroso. Su mayor fuerza está cifrada en Bengala. Su plan predominante consiste en llegar a hacer reinar el caos en la provincia, asesinando a la policía y a los gobernantes.

Hay ciertos alemanes en Persia y en Afghanistan (en este último país se hallan actualmente internados) que poseían estaciones inalámbricas en Ispahan — hoy en poder de los rusos — y en Shirza, por las cuales transmitían toda clase de informaciones, verídicas o falsas. Esto sin duda explica las noticias que han circulado en América, especialmente con respecto a la situación en la frontera Noroeste.

Es cierto que durante el año pasado no tuvimos menos de



TROPAS INDIAS EN SALÓNICA.



TROPAS INDIAS EN MESOPOTAMIA.

siete ataques muy seguidos de los indígenas, junto a la frontera. Sin embargo, todos fueron rechazados y las hordas severamente castigadas. Los disturbios en la frontera ofrecen actualmente un problema mucho más serio para esas tribus, debido al empleo de aeroplanos, automóviles blindados y explosivos modernos. No es de temerse, en fin, ninguna cosa verdaderamente seria.

Al estallar la guerra, el Amir prometió al Virrey del modo más solemne, y luego ha vuelto a ratificarlo, que su país se conservaría neutral; y yo, como ex-Virrey, tengo la firme convicción, a pesar de la enorme presión que sobre él ejercen ciertos miembros de su familia y gobernantes conspicuos, estimulados por los alemanes y turcos que hay en Kabul actualmente y que fueron a verle con cartas del Kaiser esperando inducir al Amir a que proclamase a Jehad en la frontera Noroeste, de que las promesas hechas por Su Majestad serán lealmente cumplidas.

Hardinge of Porchester.

Una Opinión Neutral.

EL *Journal de Genève* se expresa así, al tratar de la batalla naval de Jutlandia:

"La batalla del Skager-Rack, puede reasumirse así: Éxito táctico por todo extremo honorífico para el Almirante inglés y para su escuadra, que ha logrado, en su inverosímil empresa, detener una flota de línea, con una escuadra muy inferior en número y compuesta casi toda ella de cruceros; gran éxito estratégico, por el cual la flota británica, sin entrar en el Báltico, ha podido, no obstante, reforzar considerablemente la situación de la marina rusa respecto a la flota alemana destruyendo el *Lutzow*, uno de los dos únicos cruceros *dreadnought* alemanes capaces de enfrentarse con los cuatro colosos rusos de 32,500 toneladas, haciendo sufrir además al resto de las unidades navales alemanas, averías que las inmovilizarán durante muchos meses."

Rusia e Inglaterra.

SIR GEORGE BUCHANAN, Embajador de la Gran Bretaña en Rusia, telegrafía a Sir Edward Grey, que en una sesión del "Consejo del Imperio," Mr. Schebeke pronunció una vibrante y elogiosa alocución acerca de la marina británica. Exaltó el patriotismo de la escuadra del Almirante Beatty, quien hizo frente a toda la flota alemana, y glorificó la memoria de los héroes que perecieron en esa batalla. Mr. Schebeke fué unánimemente aplaudido por la Asamblea.

Este telegrama fué contestado por Sir E. Grey como sigue:

"Ruego a V. E. informe al Presidente del 'Consejo del Imperio' que el Gobierno de S. M. está vivamente agradecido por el discurso de Mr. Schebeke y por el entusiasmo que provocó. Nos satisface mucho saber que nuestros aliados los rusos aprecian la victoria alcanzada por los marinos británicos, lo cual les agradecemos.

Nuestras pérdidas, que hemos hecho saber al mundo entero sin disminuir ni disimularlas, nos apenan, naturalmente. Sin embargo, la flota alemana, que ha sufrido grave daño (aun cuando deliberadamente lo ha disimulado), se ha visto obligada a buscar refugio en sus puertos, dejando a la flota británica en posesión del campo de batalla. El Gobierno de S. M. desea aprovechar esta ocasión para expresar la grande admiración que le inspiran los grandes éxitos alcanzados por los ejércitos rusos, y su confianza absoluta en la victoria final de los aliados por tierra y por mar."

LA llegada del submarino *Deutschland* a los Estados Unidos forma parte de esos golpes teatrales con que Alemania procura revivir los decaídos ánimos de sus partidarios o *épater* a los neutrales. Claro está que es muy digno de estimación el esfuerzo, y no seremos nosotros quienes escatimemos aplauso; pero hay que darle al acontecimiento sus debidas proporciones. El submarino

tiene dos mil toneladas, y haciendo todas las deducciones por maquinaria especial para tan complicados bajeles, provisiones para hombres y máquinas, etc., queda la capacidad de carga reducida grandemente. Algunos técnicos aseguran que tan sólo podría transportar 200 toneladas. Una vez más, a semejanza de lo que pasó con los Zeppelines, es más el ruido que las nueces. Como proeza, sí que lo es; como resultado material real y efectivo, creemos sin pasión que no resuelve el problema que plantea el bloque. El Almi-



TROPAS INDIAS DIRIGIÉNDOSE HACIA SALÓNICA PARA ABASTECERSE DE FORRAJE.

rante Japonés Akiyama, últimamente entrevistado, dijo: "Es una hazaña curiosa, ciertamente, y muy notable desde el punto de vista *sportivo*; pero sin ninguna importancia real."

EL Rey Jorge ha concedido la *Victoria Cross* al Capitán Dr. J. Alexander Sinton; del Cuerpo Médico, por valor extraordinario y grande abnegación en el cumplimiento de sus deberes profesionales.

El Dr. Sinton, aún cuando herido en ambos brazos y en un costado, se negó a ir al hospital y permaneció en las trincheras auxiliando a los heridos durante un día entero y bajo un fuego nutridísimo.

En varios combates anteriores el Dr. Sinton habíase hecho notar por su valor, y en tres ocasiones previas su nombre fué mencionado especialmente.

Condecoraciones concedidas por tales hechos, merecen hacerse lo más públicas posible.

LA BATALLA DE JUTLANDIA.

Texto oficial del Informe rendido por el Almirante Jellicoe al Almirantazgo, sobre la batalla naval que tuvo lugar en el Mar del Norte el 31 de Mayo de 1916.

A BORDO DEL *Iron Duke*,
Junio 24 de 1916.

Señor :

Sírvase usted informar a la Comisión de Lores del Almirantazgo que la flota alemana de alta mar fué obligada a entrar en combate el 31 de Mayo de 1916, hacia el O. del banco de Jutlandia, en la costa de Dinamarca.

Los barcos de la Gran Flota, conforme a la costumbre establecida de recorrer periódicamente el Mar del Norte, habían salido de sus bases navales el día anterior, según mis instrucciones.

Durante las primeras horas de la tarde del miércoles, 31 de Mayo, el 1.º y 2.º escuadrones de cruceros de combate, el 1.º, 2.º y 3.º de cruceros ligeros, junto con destroyers de las flotillas 1.ª, 9.ª, 10.ª y 13.ª, apoyados por el 5.º escuadrón de combate, se hallaban, de acuerdo con mis instrucciones, explorando la región hacia el Sur de la flota de batalla, a la cual acompañaban el 3.º escuadrón de cruceros de combate, el 1.º y 2.º escuadrones de cruceros, el 4.º escuadrón de cruceros ligeros, y las flotillas 4.ª, 11.ª y 12.ª.

La flota de combate tardó en reunirse a las fuerzas de exploración después de avistado el enemigo, debido a que nuestras avanzadas caminaban rumbo al Sur durante la primera hora que se sucedió al comienzo del combate entablado entre ellas y los cruceros enemigos. Esto, por supuesto, fué inevitable, ya que de no haber seguido nuestros cruceros de combate al enemigo rumbo al Sur, los gruesos de las flotas jamás se habrían puesto en contacto.

La flota de cruceros de combate, al mando del valeroso Vice-Almirante Sir David Beatty, K.C.B., M.V.O., D.S.O., y admirablemente apoyada por los navíos del 5.º escuadrón de combate, a las órdenes del Contra-Almirante Hugh Evan-Thomas, M.V.O., libró una lucha (en condiciones a veces desventajosas, particularmente en lo referente a luz), en la cual se conservaron muy altas las tradiciones de la marina.

LAS PRIMERAS FASES DEL COMBATE.

INFORME DEL ALMIRANTE BEATTY.

El siguiente extracto, tomado del informe del Almirante Beatty, muestra la secuela de los acontecimientos desarrollados antes de que la flota de combate llegase al lugar donde se libró la batalla :

A las 2.20 de la tarde se recibieron noticias procedentes del *Galatea* (Comodoro Edwyn S. Alexander Sinclair, M.V.O., A.D.C.), indicando la presencia de buques enemigos. Inmediatamente se cambió el derrotero, tomando el de S.S.E., en dirección a Horn Reef, a fin de colocar mis fuerzas entre el enemigo y su base naval.

A las 2.35 de la tarde, comenzó a notarse una gran cantidad de humo por el Este, indicando claramente que el enemigo se hallaba al Norte y al Este, y que le sería imposible rodear el Horn Reef (arrecife) sin verse obligado a librar combate. Desvióse en consecuencia la ruta hacia el Este, y más tarde hacia el Nordeste, y a las 3.31 habíamos avistado al enemigo. Sus fuerzas consistían en cinco cruceros de combate.

En cuanto se tuvo la primera noticia sobre el enemigo, los escuadrones 1.º y 3.º de cruceros ligeros cambiaron su dirección, y, sin esperar a recibir órdenes, dirigiéronse hacia el Este, resguardando el escuadrón de cruceros y el 5.º escuadrón de combate en los momentos de ponernos en marcha con la intención de acercarnos. Iniciaron la lucha contra cruceros ligeros del enemigo, a larga distancia. Entretanto, el 2.º escuadrón de cruceros ligeros había llegado a toda velocidad, y pudo lograr estacionarse delante de los cruceros de combate para cuando nosotros viramos hacia el E.S.E., dirección en la cual combatimos primero al enemigo. En esta etapa del combate la labor de los escuadrones de cruceros ligeros fué excelente y de gran valor.

BUENA LABOR DE UN HIDROPLANO EXPLORADOR.

Según noticias recibidas del *Galatea* a las 2.25 de la tarde, era evidente que las fuerzas del enemigo eran considerables, y no sólo una unidad aislada de cruceros ligeros. Así es que a las 2.45 de la tarde di orden al *Engadine* (Teniente-Comandante C. G. Robinson), de enviar un hidroplano a que explorase la región del N.N.E. Esta orden fué cumplida con prontitud, y a las 3.8 de la tarde el hidroplano, con el Teniente aviador F. J. Rutland, R.N., como piloto, y el ayudante G. S. Trewin, R.N., como observador, se hallaba en camino; sus primeras noticias sobre el enemigo se recibieron en el *Engadine* a eso de las 3.30 de la tarde. Debido a las nubes era menester volar muy bajo, y a fin de identificar cuatro cruceros ligeros del enemigo el hidroplano tuvo que volar a una altura de 900 pies y a una distancia no mayor de 3,000 yardas, bajo el fuego incesante y nutrido de

los cañones de dichos cruceros. Esto no fué en modo alguno un obstáculo para la claridad de los informes, y tanto el teniente aviador Rutland como el observador Trewin merecen ser congratulados por su proeza, que demuestra que los hidroplanos en tales circunstancias son de un gran valor.

A las 3.30 de la tarde aumenté la velocidad a 25 nudos, y me puse en línea de batalla : el 2.º escuadrón de cruceros de combate formó delante del 1.º escuadrón, y los *destroyers* de las flotillas 13.ª y 9.ª estacionáronse a vanguardia. Viré hacia el E.S.E. convergiendo ligeramente con el enemigo, que se hallaba ya a 23,000 yardas de distancia, y formé los buques en línea de modo que el humo no estorbaba. El 5.º escuadrón de combate, que se había conformado a nuestros movimientos, se encaminaba en ese momento hacia el N.NO., a 10,000 yardas. A esa hora todavía se podía ver bien. Teníamos el sol detrás y el viento que soplaban era del SE. Hallándonos entre el enemigo y su base naval, nuestra situación era buena tanto táctica como estratégicamente.

A las 3.48 de la tarde comenzó el combate a una distancia de 18,500 yardas : ambas fuerzas rompieron fuego casi simultáneamente. Se cambió la dirección hacia el Sur, y más tarde la dirección media era S.S.E., cuando el enemigo caminaba en línea paralela a una distancia de 18,000 a 14,500 yardas aproximadamente.

A las 4.8 de la tarde, el 5.º escuadrón de combate entró en acción y rompió el fuego a una distancia de 20,000 yardas. El fuego del enemigo pareció entonces amortiguarse. El *destroyer Landrail* (Teniente-Comandante Francis E. H. G. Hobart), de la 9.ª flotilla, que se hallaba a babor tratando de colocarse a la vanguardia, divisó el periscopio de un submarino a su derecha. Aunque causando grave inconveniente con el humo, la presencia del *Lydiard* (Comandante Malcolm L. Goldsmith) y el *Landrail* sin duda evitaron a los cruceros de combate un ataque submarino más de cerca. El *Nottingham* (Capitán Charles B. Miller) señaló también un submarino por el lado de estribor.

VALEROSO ATAQUE DE LOS DESTROYERS.

Ocho *destroyers* de la 13.ª flotilla, el *Nestor* (Comandante el Hon. Edward B. S. Bingham), el *Nomad* (Teniente-Comandante Paul Whitfield), *Nicator* (Teniente Jack E. A. Mocatta), *Marlborough* (Teniente-Comandante Geoffrey Corlett), *Pelican* (Teniente-Comandante Kenneth A. Beattie), *Petard* (Teniente-Comandante Evelyn C. O. Thomson), *Obdurate* (Teniente-Comandante Cecil H. H. Sams), *Nerissa* (Teniente-Comandante Montague C. B. Legge), con el *Moorsom* (Comandante John C. Hodgson), y *Morris* (Teniente-Comandante Edward S. Graham), de la 10.ª flotilla ; *Turbulent* (Teniente-Comandante Dudley Stuart), y *Termagant* (Teniente-Comandante Cuthbert P. Blake), de la 9.ª flotilla, que tenían la orden de atacar al enemigo con torpedos cuando se presentase oportunidad, evolucionaron a las 4.15 de la tarde, siguiendo el movimiento de los *destroyers* enemigos. El ataque se llevó a cabo valientemente y con gran determinación. Antes de llegar a una posición favorable para lanzar los torpedos, interceptaron una fuerza enemiga compuesta de un crucero ligero y quince *destroyers*, a lo cual se sucedió un encuentro a corta distancia, cuyo resultado fué que el enemigo hubo de retirarse hacia sus cruceros de combate, después de perder dos *destroyers* hundidos y ver frustrado su ataque de torpedos. Nuestros *destroyers* no sufrieron pérdida alguna en este encuentro, pero su ataque contra los cruceros de combate enemigos fué menos efectivo, debido a que algunos de los *destroyers* se habían quedado a popa durante el combate. Su situación, en consecuencia, era desfavorable para el ataque con torpedos.

El *Nestor*, el *Nomad* y el *Nicator*, mandados valientemente por el Capitán Hon. Edward D. S. Bingham, del *Nestor*, dirigieron su ataque contra los cruceros de combate y les lanzaron dos torpedos, bajo un fuego nutrido del armamento secundario del enemigo. El *Nomad* quedó seriamente averiado, y a lo que parece inmovilizado entre las líneas de fuego. Poco después el *Nestor* y el *Nicator* viraron hacia el SE. y casi en seguida los cruceros combatientes, que habían virado 16 puntos, se encontraron a corta distancia con varios acorazados de combate enemigos. Sin vacilar, y a pesar del fuego intensísimo que recibían, se hicieron fuertes, y encontrando favorable su posición para atacar con torpedos, dispararon uno contra el segundo buque de la línea enemiga a una distancia de 3,000 yardas. Antes de lanzar el cuarto torpedo, el *Nestor* quedó seriamente averiado y se inclinó hacia estribor, y *Nicator* tuvo que cambiar su dirección a fin de evitar una colisión, lo cual le impidió disparar el último torpedo. El *Nicator* logró al fin escapar, uniéndose más tarde a los de la 13.ª flotilla. El *Nestor* permaneció inmóvil, pero la última vez que se le divisó aún estaba a flote. El *Moorsom* también llevó a cabo un ataque contra la flota de combate enemiga.

El *Petard*, el *Nerissa*, el *Turbulent* y el *Termagant* dirigieron así mismo sus ataques contra los cruceros de combate enemigos, disparando torpedos, después de un encuentro con *destroyers*. El *Petard* informa que todos sus torpedos deben haber atravesado la línea del enemigo, en tanto que el *Nerissa* dice que uno de sus torpedos parece haber hecho blanco sobre un buque que estaba a popa. Estos ataques de *destroyers* revelan el espíritu que prevalece en la Marina de S. M., y son dignos de las más altas tradiciones. Me permito recomendaros al Comandante Bingham y otros oficiales, para una recompensa por su gran bravura.

LA LUCHA ENTRE LA NIEBLA.
Combate de Cruceros de Batalla.

De las 4.15 a las 4.43 de la tarde, la contienda entre los cruceros de batalla tomó un carácter temerario a la vez que obstinado. El 5.º escuadrón de combate atacaba los buques de retaguardia enemigos, desgraciadamente a considerable distancia. Conforme nuestra artillería comenzaba a producir efecto, la precisión y la rapidez de la del enemigo fué decayendo considerablemente. A las 4.18 de la tarde el tercer barco enemigo fué visto envuelto en llamas. La luz comenzaba a acabarse por el Noroeste, y las siluetas de los navios apenas se distinguían.

A las 4.38 de la tarde, el *Southampton* (Comodoro William E. Goodenough, M.V.O., A.D.C.) informó que la flota de combate se hallaba enfrente. Los *destroyers* fueron llamados, y a las 4.42 p.m. la flota de combate enemiga fué avistada por el SE. Mandé cambiar la dirección 16 puntos hacia estribor, y me dirigí al Norte a fin de atraerlos hacia la flota de combate. Los cruceros de batalla enemigos cambiaron de ruta poco después, y la acción continuó. El *Southampton*, con el 2.º escuadrón de cruceros ligeros, permaneció del lado Sur observando. Se acercaron a unas 13,000 yardas de la flota del enemigo, y cayeron bajo un fuego nutridísimo, bien que sin efecto. Los informes trasmitidos por el *Southampton* fueron muy valiosos. El 5.º escuadrón de combate se acercaba en ese momento en dirección opuesta y atacaba los cruceros enemigos con todos sus cañones. La posición de la flota enemiga les fué comunicada, y yo les ordené que desviasen en 16 puntos su derrotero. Al mando del Contra-Almirante Evan-Thomas, abordó del *Barham* (Capitán Arthur W. Craig), este escuadrón nos apoyó, espléndida y eficazmente.

A las 4.57, el 5.º escuadrón de combate viró hacia popa y se puso bajo el fuego de los barcos delanteros de la flota enemiga. El *Fearless* (Capitán (D) Charles D. Roper), con los *destroyers* de la 1.ª flotilla, se unieron a los cruceros de combate, y, en cuanto la velocidad lo permitió, se colocaron a la vanguardia. El *Champion* (Capitán (D) James W. Farie), con la flotilla 13.ª, se colocó en el 5.º escuadrón de batalla. A las 5, el 1.º y el 3.º escuadrones de cruceros ligeros, que habían venido siguiendo mi camino por el Sur, se colocaron a estribor un tanto hacia la proa; el segundo escuadrón de cruceros ligeros se apostó a babor.

EL ENEMIGO ES SEVERAMENTE CASTIGADO.

Las condiciones atmosféricas tornáronse desfavorables, haciendo aparecer las siluetas de nuestros barcos sobre un horizonte claro por el rumbo del Oeste, en tanto que el enemigo quedaba casi perdido en la niebla, y sólo se mostraba con claridad a intervalos. Así continuó el tiempo hasta eso de las 6 p.m., hora en que flanqueamos la vanguardia del enemigo. Entre 5 y 6 p.m. el combate continuó en la dirección Norte, a una distancia de 14,000 yardas aproximadamente. Durante todo ese tiempo se infringieron al enemigo pérdidas muy serias, y uno de sus cruceros de combate se retiró de la línea sumamente averiado. Esto lo observé yo mismo y fué corroborado por el *Princess Royal* (Capitán Walter H. Cowan, M.V.O., D.S.O.), y el *Tiger* (Capitán Henry B. Pelly, M.V.O.). Se notaron asimismo signos de mayores averías en otros barcos del enemigo. A las 5.5 p.m., el *Onslow* (Teniente John C. Tovey) y el *Moresby* (Teniente-Comandante Roger V. Alison), que se había desprendido para prestar ayuda al *Engadine* con el hidroplano, volvió a unirse a los escuadrones de cruceros de combate y se apostó a estribor del *Lion* (Capitán Alfred E. M. Chatfield, C.V.O.). A las 5.10 p.m., el *Moresby*, que se hallaba 2 puntos adelante del bao del primer barco enemigo, lanzó un torpedo contra uno de los barcos que formaban la línea de éste. Ocho minutos después ese mismo barco observó que un torpedo había acertado contra el 6.º barco de la línea. Entonces el *Moresby* colocóse entre ambas líneas, a fin de que el humo no estorbare a la puntería, y se unió al *Champion*. Corroborando ésto, el *Fearless* informa haber visto un barco enemigo de gran potencia que se incendiaba a eso de las 5.10 p.m., y casi seguidamente una enorme nube de humo y de vapor.

A las 5.35 p.m. caminábamos rumbo al N.NE., y se estima que la flota de combate se hallaba a N.160., así es que gradualmente fuimos halando hacia el Nordeste, conservándonos a 14,000 yardas del enemigo. Este iba a su vez halando gradualmente hacia el E., y recibiendo un severísimo castigo en la vanguardia de su línea: se guiaba, a lo que parece, por informes recibidos de sus cruceros ligeros, que habían avistado al 3.º escuadrón de combate y se batían con él. Es posible que haya habido también Zeppelines.

A las 5.50 p.m., los cruceros británicos aparecieron a babor, y a las 5.56 p.m. los primeros barcos de la flota de combate caminaban hacia el Norte a cinco millas. Cambié en consecuencia el derrotero hacia el Este, y marché a toda velocidad. Esto redujo la distancia

entre nosotros y el enemigo a 12,000 yardas. Informé a V. E. que los cruceros de combate enemigos se dirigían hacia el SE. En estos momentos sólo se veían tres cruceros enemigos, seguidos muy de cerca por acorazados de combate, tipo *Koenig*.

EL *Onslow* Y EL *Defender*.

A eso de las 6.5 p.m., el *Onslow*, que se hallaba al costado de *Lion*, avistó un crucero ligero enemigo a una distancia de 6,000 yardas de nosotros, que, según parecía, trataba de atacar con torpedos. El *Onslow* se acercó en seguida y se batió con él, disparando en todo 56 series de tiros (*rounds*) a una distancia de 2,000 a 4,000 yardas, certeros muchos de ellos. El *Onslow* se acercó entonces a los cruceros de combate enemigos, y se dieron órdenes de disparar todos los torpedos. En esos instantes mismos un proyectil de grueso calibre vino a estallar en medio del navío, resultando que sólo un torpedo fué disparado. Creyendo que se le habían agotado los torpedos, el Oficial en Jefe empezó a retirarse poco a poco. Como le informasen que quedaban aún tres torpedos, se acercó al primer crucero ligero que había atacado y volvió a torpedearlo. La flota enemiga apareció entonces, y sobre ella se lanzaron los torpedos que quedaban, los cuales deben haber cruzado la ruta que seguía el enemigo. Viéndose muy averiado, el *Onslow* se detuvo.

A las 7.15 p.m., el *Defender* (Teniente-Comandante Lawrence R. Palmer), cuya velocidad había sido reducida a diez nudos, mientras se hallaba al abrigo de los cruceros de combate, por un disparo que le había averiado una de sus calderas, se acercó al *Onslow* y lo tomó a remolque. Mientras esto sucedía, caía alrededor de ellos una lluvia de proyectiles; sin embargo, la operación se llevó a cabo con éxito. Con el mal tiempo de la noche siguiente, el barco remolcado se desprendió dos veces, pero en ambas fué de nuevo traído. Ambos barcos lucharon con las olas hasta la 1 p.m. del 1.º de Junio, cuando el *Onslow* fué entregado a remolcadores. Considero lo hecho por estos dos *destroyers* en extremo valeroso, y me permito pedir para el Teniente-Comandante J. C. Tovey, del *Onslow*, y el Comandante L. R. Palmer, del *Defender*, una recompensa especial. Es posible que sea el *Onslow* el *destroyer* que el Contra-Almirante al mando del 3.º escuadrón de cruceros ligeros cita como sigue:

"Deseo haceros notar aquí la hazaña de un *destroyer* (nombre desconocido) que a nuestro paso hallamos fuera de combate poco después de las 6 p.m. A lo que parece, pudo rehacerse y se avalanzó en seguida contra el *Devfflinger*, atacándolo."

ATAQUE DE LA FLOTA DE COMBATE.

Al recibir la noticia de que el enemigo había sido avistado, la flota de combate británica, con sus dotaciones de cruceros y *destroyers*, dirigióse a toda velocidad rumbo al S.S.E. y acercóse a la flota de cruceros de combate. Durante las dos horas transcurridas antes de que la flota de combate llegase al sitio de la lucha, las cualidades de marcha en los antiguos buques de guerra fueron sometidas a pruebas muy severas. Merece sinceros elogios el personal encargado del departamento de máquinas, por la manera en que, con su acostumbrada prontitud, respondió al llamamiento, al grado que toda la flota se mantuvo a una velocidad mayor que la alcanzada por los buques más antiguos en sus ensayos.

El tercer escuadrón de cruceros de combate, al mando del Contra-Almirante Hon. Horace L. A. Hood, C.B., M.V.O., D.S.O., que estaba a la vanguardia de la flota de combate, recibió órdenes de reforzar la escuadra de Sir David Beatty. A las 5.30 p.m. se observaron desde este escuadrón los fognazos y el sonido del cañón hacia el Sudoeste. El Contra-Almirante Hood envió entonces el *Chester* a investigar, y este barco tuvo un encuentro con tres o cuatro cruceros ligeros enemigos a eso de las 5.45 p.m. El combate duró como veinte minutos, durante los cuales el Capitán Lawson mostró gran pericia en el manejo de su buque contra fuerzas desproporcionadamente superiores, y, si sufrió pérdidas muy considerables, dejó por otro lado un ejemplo sin precedente en lo tocante a cualidades de marcha y de combate. A eso de las 6.5 p.m. se incorporó al tercer escuadrón de cruceros de combate.

EL ALMIRANTE HOOD Y SUS BUQUES.

El tercer escuadrón de cruceros de combate había virado hacia el Nordeste, y a las 6.10 p.m. avistó nuestros cruceros de combate, apostándose el escuadrón adelante del *Lion* a las 6.21 p.m., según órdenes del Vice-Almirante al mando de la flota de cruceros de combate. Su informe dice así:

"Les ordené se colocasen a la vanguardia, lo cual fué logrado admirablemente. El Contra-Almirante Hood dirigió su escuadrón a la lucha de un modo glorioso y digno de sus insignes antepasados en la Marina. A las 6.25 p.m. cambié el derrotero hacia el E.S.E. para apoyar el tercer escuadrón de cruceros de combate, que se hallaba en esos momentos a 8,000 yardas solamente de la vanguardia del enemigo. Asediado por el fuego intensísimo de éste, viró hacia el SO. Rendí a V. E. al mismo tiempo un informe sobre la situación de la flota enemiga y la distancia que guardaba.

Para las 6 p.m., los cruceros de combate se hallaban libres de nuestro escuadrón delantero de combate, que caminaba a esa hora tres millas hacia el N.NO. Ordené entonces al tercer escuadrón de cruceros de combate que prolongase la línea hacia popa y redujese su velocidad a 18 nudos. La luz a esa hora era muy incierta, apenas se alcanzaba a ver a cuatro millas de distancia, y los barcos

del enemigo se perdían por momentos de vista. Es interesante notar que después de las 6 p.m., aunque la luz venía cada vez a menos, las condiciones eran, sin duda, más favorables para nosotros que para el enemigo. A intervalos sus buques se veían con toda claridad, permitiéndonos ostigarlos severamente y alcanzar superioridad definitiva sobre ellos.

De los informes de otros barcos y mis propias observaciones, se desprende que el enemigo sufrió pérdidas muy considerables, tanto en cruceros como en acorazados de combate. La parte superior de la línea enemiga se replegó, dejando como blancos sus acorazados para la mayoría de nuestros cruceros de combate. Antes de separarse de nosotros, el quinto escuadrón de combate estuvo también batiéndose con acorazados. El informe del Contra-Almirante Evan-Thomas muestra que los resultados obtenidos fueron excelentes, y puede decirse con seguridad que la destreza de este espléndido escuadrón fué admirable.

Según el informe del Contra-Almirante F. D. W. Napier, M.V.O., el tercer escuadrón de cruceros ligeros, que se había mantenido estacionario a nuestro estribor muy adelante del enemigo, atacó a las 6.25 p.m. con torpedos. El *Falmouth* (Capitán John D. Edwards) y el *Yarmouth* (Capitán Thomas D. Pratt) dispararon torpedos contra el crucero enemigo más delantero, y se cree que uno de esos torpedos dió en el blanco, pues se observó bajo el agua una explosión. El tercer escuadrón de cruceros ligeros atacó entonces bizarramente los buques grandes a cañonazos, sin sufrir ellos ningún daño, lo cual demuestra que la eficacia de combate en el enemigo había disminuído notablemente. El Contra-Almirante Napier merece grandes elogios por su determinado cuanto eficaz ataque. El *Indomitable* (Capitán Francis W. Kennedy), informa que más o menos a esa hora, un navío de la clase del *Derfflinger* desapareció de la línea del enemigo.

EL IRON DUKE SE APROXIMA.

Éntretanto, a las 5.45 p.m., comencé a oír distintamente el estandip del cañón, y a las 5.55 p.m. se vieron los fogonazos a distancia por el lado de estribor, bien que a causa de la niebla no era posible distinguir los navíos, ni determinar la posición de la flota de combate enemiga. La dificultad de calcular las posiciones relativas del *Iron Duke* (Capitán Frederick C. Dreyer, C.B.) y del *Lion*, inevitable en semejantes circunstancias, vino a aumentar la incertidumbre de la situación en general.

Poco después de las 5.55 p.m. algunos de los cruceros delanteros, al mando de los Contra-Almirantes Herbert L. Heath, M.V.O., y Sir Robert Arbuthnot, Bt., M.V.O., fueron vistos tomando parte en el combate, y según los informes recibidos aparece que el *Defence*, buque-insignia (Capitán Stanley V. Ellis) y el *Warrior* (Capitán Vincent B. Molteno), del primer escuadrón de cruceros, se batieron con un crucero ligero enemigo a esa hora, el cual crucero fué visto hundiéndose poco después.

A las 6 p.m. el *Canterbury* (Capitán Percy M. R. Royds), que iba con el tercer escuadrón de cruceros de combate, se había batido con cruceros ligeros enemigos que dirigían un fuego nutridísimo contra el *destroyer-torpedero Shark* (Comandante Loftus W. Jones), el *Acasta* (Teniente-Comandante John O. Barron) y el *Christopher* (Teniente-Comandante Fairfax M. Kerr); el *Shark* fué hundido en este encuentro.

A las 6 p.m. unos barcos, que luego resultaron ser nuestros cruceros, fueron avistados por el *Marlborough*, que caminaba a estribor de la flota de combate.

Al mismo tiempo el Vice-Almirante al mando de la flota de cruceros de combate me indicó la posición que guardaban los cruceros de combate enemigos, y a las 6.14 p.m. señaló la posición de la flota de combate enemiga.

En esos momentos, en que la flota de combate se encontraba con los cruceros y el quinto escuadrón de combate, fué necesario tener gran cuidado, a fin de no ir a tomar nuestros propios buques por los del enemigo.

Formé la flota de combate en línea de batalla en cuanto recibí el despacho de Sir David Beatty, y mientras se desplegaba, surgió el encuentro entre las flotas. Sir David Beatty había éntretanto alineado los cruceros de combate adelante de la flota de batalla."

LOS ALMIRANTES EN JEFE.

Las divisiones de la flota de combate se hallaban mandadas por:

COMANDANTE EN JEFE.

VICE-ALMIRANTE SIR CECIL BURNEY, K.C.B., K.C., M.G.

VICE-ALMIRANTE SIR THOMAS JERRAM, K.C.B.

VICE-ALMIRANTE SIR DOVETON STURDEE, Bt., K.C.B., C.V.O., C.M.G.

CONTRA-ALMIRANTE ALEXÁNDER L. DUFF, C.B.

CONTRA-ALMIRANTE ARTHUR C. LEVESON, C.B.

CONTRA-ALMIRANTE ERNEST F. A. GAUNT, C.M.G.

A las 6.16 p.m., el *Defence* y el *Warrior* se vieron pasar entre la flota británica y la alemana bajo un muy nutrido fuego. El *Defence* desapareció, y el *Warrior* pasó a la retaguardia fuera de combate. Lo probable es que Sir Robert Arbuthnot, al encontrarse con los cruceros ligeros enemigos y en su afán de destruirlos totalmente, no se percató de la proximidad a que se hallaban los grandes aco-

razados de combate enemigos, debido a la niebla, hasta que estuvo junto al grueso de la flota, y cuando quiso retirarse sus buques se vieron cogidos bajo el fuego nutrido del enemigo y puestos fuera de combate. No ha sido posible averiguar cuándo fué hundido el *Black Prince* (Capitán Thomas P. Bonham), perteneciente al mismo escuadrón, pero es sabido que entre las 8 y 9 p.m. se recibió de él un mensaje inalámbrico.

El primer escuadrón de combate entró a la lucha al desplegarse la flota, abriendo fuego el Vice-Almirante a las 6.17 p.m., contra un acorazado de combate tipo *Kaiser*. Los demás escuadrones de combate, que habían estado con anterioridad cañoneando a un crucero ligero del enemigo, rompieron fuego a las 6.30 p.m. contra acorazados de combate tipo *Koenig*.

A las 6.6 p.m., el Contra-Almirante que mandaba el quinto escuadrón, unido entonces a los cruceros, había avistado una división de la flota de batalla, por el lado de babor del *Barham*, y la primera intención del Contra-Almirante Evan-Thomas fué alinearse a la vanguardia del resto de la flota; pero al ver la dirección en que ésta se desplegaba, tuvo que formar a popa, maniobra bien ejecutada por el escuadrón bajo el fuego nutrido de la flota enemiga. Un accidente ocurrido en el *Warrior*, en la rueda del timón, interrumpió temporalmente el manejo de éste, y arrojó al barco hacia la línea del enemigo, exponiéndolo a varios tiros certeros. Gracias al inteligente manejo del Capitán Edward M. Phillipotts, su barco se salvó de una situación bastante difícil.

MAGNÍFICA PUNTERÍA SOBRE LOS BARCOS ENEMIGOS.

Debido sobre todo a la niebla, y en parte al humo, sólo era posible distinguir unos cuantos buques a la vez en la línea del enemigo. Del lado de la vanguardia apenas pudieron distinguirse cuatro o cinco a la vez. Desde el escuadrón de retaguardia se percibían más, pero en ningún caso más de ocho a doce.

El combate entre las flotas duró de un modo intermitente desde las 6.17 p.m. hasta las 8.20 p.m., y fué reñido a distancias que variaron entre 9,000 y 12,000 yardas, período durante el cual la flota británica cambió su ruta de SE. por E. a O. con la mira de acercarse. El enemigo se escabullía constantemente, y cuando disparaba lo hacía cubriéndose con *destroyers* y cortinas de humo, a medida que sentía el efecto de nuestros cañones. Los cambios o desviaciones de ruta tuvieron por resultado traer la flota británica (que comenzó el combate desde una posición ventajosa en la proa del enemigo) a una conveniente orientación (*quarterly bearing*) sobre la línea enemiga, que al mismo tiempo nos colocó entre el enemigo y sus bases navales.

A las 6.55 p.m. el *Iron Duke* pasó por donde estaba el *Invincible* naufragado (Capitán Arthur L. Coy), con el *Badger* (Teniente C. A. Fremantle) a su lado.

Durante los cortísimos períodos que los buques alemanes de alta mar se distinguieron con claridad a través de la niebla, el fuego nutrido y eficaz de los acorazados y cruceros de la Gran Flota me causó mucha satisfacción, pudiendo observar la certerísima y constante puntería de nuestros cañones sobre los barcos enemigos, algunos de los cuales se vieron saliéndose de la línea y cuando menos uno hundido. El fuego con que el enemigo respondiera en esta vez no fué de gran eficacia, causando daños insignificantes a nuestros barcos.

CRUCEROS DE BATALLA EN LA VANGUARDIA. CORTINA DE HUMO DE LOS BARCOS ALEMANES.

Sir David Beatty dice en su informe:

"A las 7.6 p.m. recibí aviso de V. E. en el cual se me anunciaba que la flota caminaba rumbo al Sur. Posteriormente se recibieron avisos hasta las 8.46 p.m. de los que aparecía que la flota de batalla caminaba hacia el Sudoeste.

Entre 7 y 7.12 p.m., nos dirigimos gradualmente hacia S.S.O., a fin de volver a encontrarnos con el enemigo, y a las 7.14 p.m. lo avistamos de nuevo a una distancia de 15,000 yardas aproximadamente. Los barcos vistos en esta vez eran dos cruceros de batalla y dos acorazados, aparentemente de tipo *Koenig*. Sin duda que hubo otros que continuaron rumbo al Norte, pero eso fué todo lo que se pudo ver. Como la luz aumentó considerablemente cuando el sol se ponía, reanudamos el combate a las 7.17 p.m. y aumentamos la velocidad a 22 nudos. A las 7.32 p.m. caminaba yo hacia el SO., a una velocidad de 18 nudos, mientras el acorazado enemigo delantero iba por el O.NO. Una vez más, después de un corto intervalo, el enemigo dió señales de estar muy castigado: uno de sus barcos se incendiaba y otro parecía hundirse por el lado de popa. Los *destroyers* colocados a la cabeza de la línea enemiga arrojaban nubes de humo gris, cubriendo sus buques mayores con una como cortina, protegidos por la cual huyeron. A las 7.45 p.m. los perdimos de vista.

A las 7.58 p.m. mandé al primero y tercer escuadrones de cruceros ligeros a recorrer la región occidental y localizar la vanguardia de la línea enemiga, y a las 8.20 p.m. cambiamos rumbo al O. A poco andar descubrimos dos cruceros y unos acorazados, entablado con ellos una lucha encarnizada a corta distancia, 10,000 yardas más o menos. El *Lion* acertó repetidas veces sobre el acorazado que iba delante, y éste viró ocho puntos, y huyó hacia puerto envuelto en llamas y con grandes bajas. El *Princess Royal* incendió un acorazado de tres chimeneas. El *New Zealand* (Capitán John F. E.

Green) y el *Indomitable* informan que el tercer barco, con el que ambos habían combatido, salió de la línea, inclinándose mucho hacia un costado y envuelto en llamas. La niebla que había en esos momentos los envolvió por completo, y el *Falmouth* informa haberlos visto por última vez a las 8.38 p.m., navegando hacia el Oeste.

CHOQUE FORMIDABLE.

A las 8.40 p.m. todos nuestros cruceros de batalla sintieron un gran choque, como el ocasionado por una mina o torpedo, o con algún barco hundido. Sin embargo, como examinadas las quillas posteriormente no existen señales de tal incidente, se presume que fué debido a la voladura de algún barco grande.

Continué caminando rumbo al Sudoeste con mis cruceros ligeros diseminados, hasta las 9.24 p.m. Como no veía más señales de acción, supuse que el enemigo debía encontrarse al Nordeste, y que nos hallábamos precisamente entre él y su base naval. El *Minotaur* (Capitán Arthur C. S. H. D'Aeth) caminaba a esa hora a cinco millas hacia el N., y le pedí la posición del escuadrón delantero de la flota de batalla. Respondió que no tenía nuevas noticias; que la última vez había sido avistado dirigiéndose rumbo al N.NE. Transmití a V. E. mi posición, ruta y velocidad, así como la situación del enemigo.

Viendo que la obscuridad aumentaba y que nuestra posición estratégica era tal que parecía indicar con certeza que determinaríamos la posición del enemigo al romper el día, en circunstancias más favorables, no creí necesario o conveniente el acercarme a la flota enemiga en la obscuridad. Concluí, en consecuencia, que debía cumplir con los deseos de V. E. siguiendo la misma ruta que la flota, haciéndolo saber así a V. E."

PORMENORES DE LA LUCHA SOSTENIDA POR LA FLOTA DE COMBATE.

MAGNÍFICO EJEMPLO DEL "MARLBOROUGH."

Como se presumía, la flota alemana pareció confiar muchísimo en los ataques con torpedos, que eran favorecidos por la poca claridad al par que por el hecho de que nosotros habíamos llegado como flota "perseguidora" o de "caza." Gran número de torpedos fueron, al parecer, disparados, pero sólo uno con efecto (sobre el *Marlborough*), y aún en este caso el barco pudo permanecer en línea y continuar luchando. Los esfuerzos del enemigo por conservarse fuera del alcance eficaz de los cañones, eran favorecidos por las condiciones climatológicas, ideales para semejantes propósitos. El enemigo dirigió dos ataques con *destroyers*, separadamente.

El primer escuadrón de batalla, a las órdenes del Vice-Almirante Sir Cecil Burney, entró en acción a las 6.17 p.m. contra el tercer escuadrón de batalla enemigo, a una distancia de 11,000 yardas, causando gran daño tanto a los acorazados de batalla, como a los cruceros ligeros y de batalla, que también participaban en la lucha. Los disparos del *Marlborough* (Capitán George P. Ross) fueron particularmente rápidos y eficaces. Este barco comenzó a las 6.17 p.m. disparando siete andanadas contra un buque tipo *Kaiser*, luego atacó a un crucero, y de nuevo a un acorazado, y a las 6.54 al ser alcanzado por un torpedo, se inclinó hacia estribor, pero volvió a hacer fuego a las 7.3 p.m. contra un crucero, y a las 7.12 p.m. disparó rápidamente catorce salvas contra un barco tipo *Koenig*, haciendo blanco en él frecuentemente hasta que lo obligó a salirse de la línea de combate. La forma en que este eficaz ataque fué mantenido, a pesar de las desventajas inherentes al daño causado por el torpedo, fué un gran honor para el navío y un hermoso ejemplo para el escuadrón. La línea de tiro disminuyó durante el curso de la batalla a 9,000 yardas. El primer escuadrón de combate estuvo más expuesto al fuego del enemigo que el resto de la flota de batalla, con excepción del quinto escuadrón de combate. El *Colossus* (Capitán Alfred D. P. R. Pound) fué averiado, aunque no seriamente; y aun cuando se disparó con mucha frecuencia contra otros de nuestros barcos, éstos no recibieron ningún daño.

RÁPIDA PUNTERÍA DEL BARCO-INSIGNIA.

En el cuarto escuadrón de batalla — en el cual se hallaba mi buque-insignia, el *Iron Duke*, el Vice-Almirante Sir Doveton Sturdee al mando de una de las divisiones — el enemigo atacado fué el escuadrón formado por barcos tipo *Koenig* y *Kaiser* y algunos cruceros de batalla, así como cruceros fuera de combate y cruceros ligeros. La niebla hacía muy difícil determinar la puntería, pero el fuego del escuadrón fué eficaz. El *Iron Duke*, que con anterioridad había disparado contra un crucero ligero situado entre las líneas de fuego, disparó a las 6.30 p.m. contra un acorazado tipo *Koenig* a una distancia de 12,000 yardas.

El barco enemigo contestó de un modo ineficaz, y nuestra artillería comenzó a hacer blanco desde la segunda salva sin cesar hasta que el barco alemán huyó. La rapidez con que se estableció la puntería habla mucho en favor de la excelente organización abordo del buque-insignia, tan hábilmente capitaneado por mi Capitán-insignia, Capitán Frederic C. Dreyer.

El fuego de otros buques del escuadrón estuvo dirigido principalmente contra los cruceros del enemigo según éstos iban saliendo de entre la niebla. Se observaron varios tiros certeros contra diversos buques.

Los barcos del segundo escuadrón, a las órdenes del Vice-Almirante

Sir Thomas Jerram, trabaron combate con navíos tipo *Kaiser* y tipo *Koenig* entre las 6.30 y las 7.20 p.m., disparando asimismo contra un crucero de batalla enemigo que se había quedado atrás, a lo que parece seriamente averiado.

Durante el combate entre las flotas, el segundo escuadrón de cruceros, hábilmente mandado por el Contra-Almirante Herbert L. Heath, M.V.O., al cual se agregó el *Duke of Edinburgh* (Capitán Henry Blackett) del primer escuadrón de cruceros, ocupó un puesto a la vanguardia y sirvió de unión entre la flota de batalla y la de cruceros de combate. Dicho escuadrón, aunque llevó a cabo trabajos muy importantes, no tuvo oportunidad de entrar en acción.

Los cruceros agregados, el *Boedicea* (Capitán Louis C. S. Woollcombe, M.V.O.), el *Active* (Capitán Percy Withers), el *Blanche* (Capitán John M. Casement), y el *Bellona* (Capitán Arthur B. S. Dutton), desempeñaron su puesto de barcos retrasmisores de señales (*repeating ships*) con admirable rapidez y exactitud bajo condiciones difíciles.

CUATRO *destroyers* ENEMIGOS HUNDIDOS.

El cuarto escuadrón de cruceros ligeros, al mando del Comodoro Charles E. Le Mesurier, ocupó un puesto a la vanguardia hasta que recibió la orden de atacar a los *destroyers* enemigos a las 7.20 p.m. y por segunda vez a las 8.18 p.m., cuando pasaron a apoyar a la undécima flotilla, que se había movido bajo las órdenes del Comodoro James R. P. Hawksley, M.V.O., para atacar. En ambas ocasiones el cuarto escuadrón de cruceros ligeros estuvo admirablemente dirigido por el Comodoro Le Mesurier, y con el excelente apoyo de sus capitanes, el fin fué logrado, bien que con algunas pérdidas en el segundo ataque, cuando los barcos cayeron bajo el fuego nutrido de la flota enemiga a una distancia entre 6,500 y 8,000 yardas. El *Calliope* (Comodoro Le Mesurier) recibió varios disparos, pero sin quedar muy averiado, aun cuando lamento las bajas que tuvo. Los cruceros ligeros atacaron los acorazados de batalla con torpedos en esta vez, y a las 8.40 se observó una explosión abordo de un barco tipo *Kaiser*.

Durante estos ataques con *destroyers*, fueron hundidos cuatro *destroyers*-torpederos por nuestros acorazados, cruceros ligeros y *destroyers*.

Cuando llegó la flota británica, la táctica del enemigo se limitó en general a evitar nuevos encuentros, para lo cual les ayudó mucho la falta de luz.

Ordenes dadas durante la noche. — A las 9 p.m. el enemigo había desaparecido, y temiendo los ataques con *destroyers*-torpederos durante la noche, que se acercaba rápidamente, juzgué necesario alejar la Gran Flota, a fin de ponerla a salvo, haciendo, sin embargo, todos los preparativos para reanudar la acción al día siguiente. Maniobré, en consecuencia, para quedar entre el enemigo y sus bases navales, colocando nuestras flotillas de modo que presentarían apoyo a la flota contra cualquier ataque con *destroyers*, y quedarán al mismo tiempo favorablemente situadas para atacar a los grandes buques del enemigo.

ATAQUES NOCTURNOS DE LAS FLOTILLAS. — PÉRDIDA DEL *Tipperary*.

Durante la noche los barcos británicos no se vieron atacados, pero las flotillas cuarta, undécima y duodécima, a las órdenes del Comodoro Hawkesley y los Capitanes Charles J. Wintour y Anselan J. B. Stirling, llevaron a cabo una serie de valerosos y triunfales ataques contra el enemigo, causándole grandes bajas.

Fué durante estos ataques cuando se registraron pérdidas de consideración en la cuarta flotilla, incluyendo la del *Tipperary*, con el valiente jefe de la flotilla, Capitán Wintour. La colocación como el manejo de su flotilla llegó a un alto grado de perfección, y bien que sufriendo severamente ante el fuego del enemigo, logró hundir muchos navíos contrarios, y desplegó no pocos actos de intrepidez.

Observóse que dos torpedos hicieron blanco sobre los navíos enemigos como resultado de los ataques realizados por la cuarta flotilla; uno de ellos, disparado desde el *Spitfire* (Teniente-Comandante Clarence W. E. Trelawny), y el otro desde el *Ardent* (Teniente-Comandante Arthur Marsden), del *Ambuscade* (Teniente-Comandante Gordon A. Coles), o bien del *Garland* (Teniente-Comandante Reginald S. Goff).

El ataque llevado a cabo por la duodécima flotilla (Capitán Anselm J. B. Stirling) fué admirablemente ejecutado. El escuadrón atacado, que consistía en seis navíos grandes, además de cruceros ligeros, y comprendía buques tipo *Kaiser*, fué sorprendido. Se disparó un buen número de torpedos, entre ellos algunos contra el segundo y el tercero de los barcos de la línea de fuego; los disparados contra el tercero hicieron blanco, y se vió el barco volar. Un segundo ataque, realizado veinte minutos después, por el *Menad* (Comandante John P. Champion) contra los cinco barcos que quedaban, logró averiar el cuarto buque de dicha línea.

Los *destroyers* se vieron bajo el fuego nutrido de los cruceros ligeros al llegar a la retaguardia de la línea de batalla, pero el *Onslaught* (Teniente-Comandante Arthur G. Onslow, D.S.C.) fué el único barco que recibió averías importantes. En el *Onslaught* el Subteniente Harry W. A. Kemmis, ayudado por el aspirante (*midshipman*) Reginald G. Arnot, R.N.R., únicos oficiales que no estaban fuera de combate, lograron sacar el barco de la escena de la lucha y llevarlo hasta su puerto.



El Almirante SIR JOHN JELlicoe, G.C.V., C.C.V.O., Comandante en Jefe de la Gran Flota Británica.

Durante el ataque llevado a cabo por la undécima flotilla, el *Castor* (Comodoro James R. P. Hawksley) jefe de ella, atacó y hundió a muy corta distancia un *destroyer-torpedero* enemigo.

DEFENSA CONTRA SUBMARINOS.

Sir David Beatty informa:

"La décimatercera flotilla, a las órdenes del Capitán James U. Farie, abordo del *Champion*, se colocó a la popa de la flota durante la noche. A las 12.30 a.m. del jueves, 1.º de Junio, un barco de grandes dimensiones cruzó por la retaguardia de la flotilla, a toda velocidad. Pasó junto al *Petard* y el *Turbulent*, hizo funcionar sus reflectores y abrió un fuego nutrido, que puso fuera de combate al *Turbulent*. A las 3.30 a.m. el *Champion* se batió durante unos cuantos minutos con cuatro *destroyers* enemigos. El *Moresby* da parte de cuatro barcos tipo *Deutschland* avistados a las 2.35 a.m., contra los cuales disparó un torpedo. Dos minutos después, el *Moresby* y el *Obdurate* oyeron una explosión.

El *Fearless* y la primera flotilla fueron empleados con éxito como defensa contra los submarinos durante las primeras horas del día 31 de Mayo. A las 6.10 p.m., al reunirse a la flota de combate, el *Fearless*, no pudiendo seguir a los cruceros de combate sin abordar los acorazados, colocó a la retaguardia de la línea. Ese mismo barco avistó durante la noche un acorazado tipo *Kaiser* que caminaba de prisa y completamente solo; no pudo atacarlo, pero cree que más lejos hacia popa fué atacado por *destroyers*. Al poco rato de eso se oyó una explosión.

Muchas y muy intrépidas fueron las hazañas llevadas a cabo por las flotillas de *destroyers*; sobrepasando en mucho las grandes esperanzas que habla cifrado.

Además de la actitud de las flotillas, el segundo escuadrón de cruceros ligeros, apostado a la retaguardia de la flota de combate, se batió muy de cerca por espacio de quince minutos a las 10.20 p.m. con un escuadrón que comprendía un crucero de batalla y cuatro cruceros ligeros enemigos, período durante el cual el *Southampton* y el *Dublin* (Capitán Albert C. Scott) sufrieron pérdidas algo considerables, bien que sus cualidades de lucha y de andar no se menoscabaron. Según parece, el escuadrón respondió con un fuego bastante eficaz.

El *Abdiel*, hábilmente mandado por el Comandante Berwick Curtis, desempeñó su cometido con el éxito que siempre le ha caracterizado."

EL SEGUNDO DÍA.

COMBATE CON UN ZEPPELIN EN LA MADRUGADA.

1.º de Junio.—Al amanecer, la flota de combate, que se hallaba entonces al Sudoeste de *Horn Reef*, viró hacia el Norte en busca de buques enemigos y con objeto de recoger a nuestros propios cruceros y *destroyers-torpederos*. A las 2.30 a.m. el Vice-Almirante Sir Cecil Burney trasladó su bandera del *Marlborough* al *Revenge*, debido a lo difícil que era para el primero de estos barcos caminar a la velocidad del escuadrón. El *Marlborough* se desprendió en mi dirección hacia una base naval, logrando de paso evitar un ataque submarino. El 1.º de Junio en la mañana, a una distancia de tres o cuatro millas, se veía menos que el 31 de Mayo, y los *destroyers-torpederos*, hallándose fuera de visual, no vinieron a reunírsenos hasta las 9 a.m. La flota británica permaneció en las cercanías de la escena de la batalla y cerca de la entrada de los puertos alemanes hasta las 11 a.m. del 1.º de Junio, a pesar de la desventaja de hallarse a larga distancia de las bases navales, y el peligro que corría en aguas adyacentes a las costas del enemigo, ante los ataques de submarinos y torpederos. El enemigo, sin embargo, no dió señales de vida, y me ví obligado a mi pesar a concluir que la flota alemana de alta mar había regresado a puerto. Los acontecimientos ulteriores vinieron a comprobar lo correcto de esta suposición. Nuestra posición debe haber sido conocida del enemigo, pues a las 4 a.m. la flota disparó sobre un Zeppelin por espacio de cinco minutos, lapso durante el cual éste tuvo toda oportunidad para observar y subsecuentemente transmitir la posición y la ruta de la flota británica.

RECOGIENDO SUPERVIVIENTES.

Las aguas desde la latitud del Horn Reef hasta el sitio de la batalla fueron cuidadosamente inspeccionadas, y algunos supervivientes de los *destroyers Ardent* (Teniente-Comandante Arthur Marsden), *Fortune* (Teniente-Comandante Frank G. Terry), y el *Tipperary* (Capitán (D.) Charles J. Wintour), fueron recogidos, y el *Sparrowhawk* (Teniente-Comandante Sydney Hopkins), que había sufrido una colisión y no se hallaba en condiciones de navegar, fué hundido después de haber trasladado su tripulación. Restos de naufragio se encontraron muchos, pero barcos enemigos ninguno; era evidente que la flota alemana había logrado regresar a puerto; nos dirigimos, por tanto, hacia nuestras bases navales, adonde llegamos, sin más novedad, el VIERNES, 2 DE JUNIO. Separóse un escuadrón de cruceros a fin de buscar al *Warrior*, el cual había sido abandonado después de ser remolcado por el *Engadine* al dirigirse éste hacia su base naval, debido al mal tiempo y al mal estado del barco; pero no fué posible encontrar indicios de su paradero. Se hizo un nuevo recorrido con un escuadrón de cruceros ligeros, y tampoco se logró encontrarlo, de donde se deduce que se había hundido."

Sir David Beatty, refiriéndose al *Engadine*, dice lo siguiente:

"La acción del *Engadine* ha sido de lo más loable en todos sen-

tidos, y de gran valor. El Teniente-Comandante C. G. Robinson es digno de alabanza por la habilidad y la pericia de marino con que manejó su buque. Remolcó al *Warrior* una distancia de 75 millas desde las 8.40 p.m. del 31 de Mayo a las 7.15 a.m. del 1.º de Junio, y en gran parte se le debe la salvación de los tripulantes."

Sanciono en todo su Informe.

Proveyóse la flota de combustibles y municiones, y a las 9.30 p.m. el 2 de Junio se anunció que se hallaba lista para entrar de nuevo en acción.

PÉRDIDAS DE AMBOS LADOS.

Pérdidas.—Las malas condiciones respecto a luz en que se libró la batalla de día y la obscuridad acrecientan la dificultad de rendir el informe exacto sobre el daño inflingido o los nombres de los barcos hundidos por nuestras fuerzas; pero después de un examen minucioso de los testimonios dados por todos los oficiales que vieron el hundimiento de navíos enemigos, y entrevistas personales con muchos de estos oficiales, soy de opinión que la lista presentada da el mínimo en lo que toca a número, bien que acaso no sea enteramente exacta acerca del tipo de los navíos en particular, sobre todo aquellos que fueron hundidos en los ataques de noche. Además de los navíos hundidos, es incuestionable que otros muchos fueron seriamente averiados por nuestros cañones y torpedos.

Con pena participo la pérdida de los siguientes navíos de S. M.:

Queen Mary
Indefatigable
Invincible

Defence
Black Prince
Warrior

y los *destroyers-torpederos* de S. M.:

Tipperary
Ardent
Fortune
Shark

Sparrowhawk
Nestor
Nomad
Turbulent

y con mayor pena todavía la pérdida de vidas. La muerte de tan valerosos y distinguidos oficiales como el Contra-Almirante Sir Robert Arbuthnot, Bart., Contra-Almirante el Hon. Horace Hood, el Capitán Charles F. Sowerby, el Capitán Cecil I. Prowse, el Capitán Arthur L. Cay, el Capitán Thomas P. Bonham, Capitán Charles J. Wintour, y el Capitán Stanley V. Ellis, y los que con ellos perecieron, constituye una gran pérdida para la Marina y para la patria. Mandaron oficiales que se mostraron igualmente valerosos y cuya muerte han llorado todos sus camaradas en la flota. Murieron cumpliendo noblemente con su deber, muerte que ellos mismos habrían sido los primeros en desear.

El enemigo se batió con la bravura que de él se esperaba. Admiramos en particular la actitud de los tripulantes de un crucero ligero alemán que, sumamente averiado, cruzó nuestra línea bajo un fuego nutrido, al cual contestaba con el único cañón útil que le quedaba.

NUESTRAS GLORIOSAS TRADICIONES HAN SIDO MANTENIDAS.

Personal de la flota.—La conducta de oficiales y marinos durante los combates, tanto de día como de noche, está por encima de todo elogio. No tengo palabras con qué pudiera hacerles justicia. En todos los informes se me asegura que las gloriosas tradiciones del pasado fueron dignamente mantenidas. En los grandes barcos, cruceros, cruceros ligeros y *destroyers*, prevaleció el mismo admirable espíritu. Oficiales y marinos se mostraron serenos y determinados, con un valor que los habría sacado triunfantes aún en lances más difíciles. El heroísmo de los heridos causó la admiración de todos.

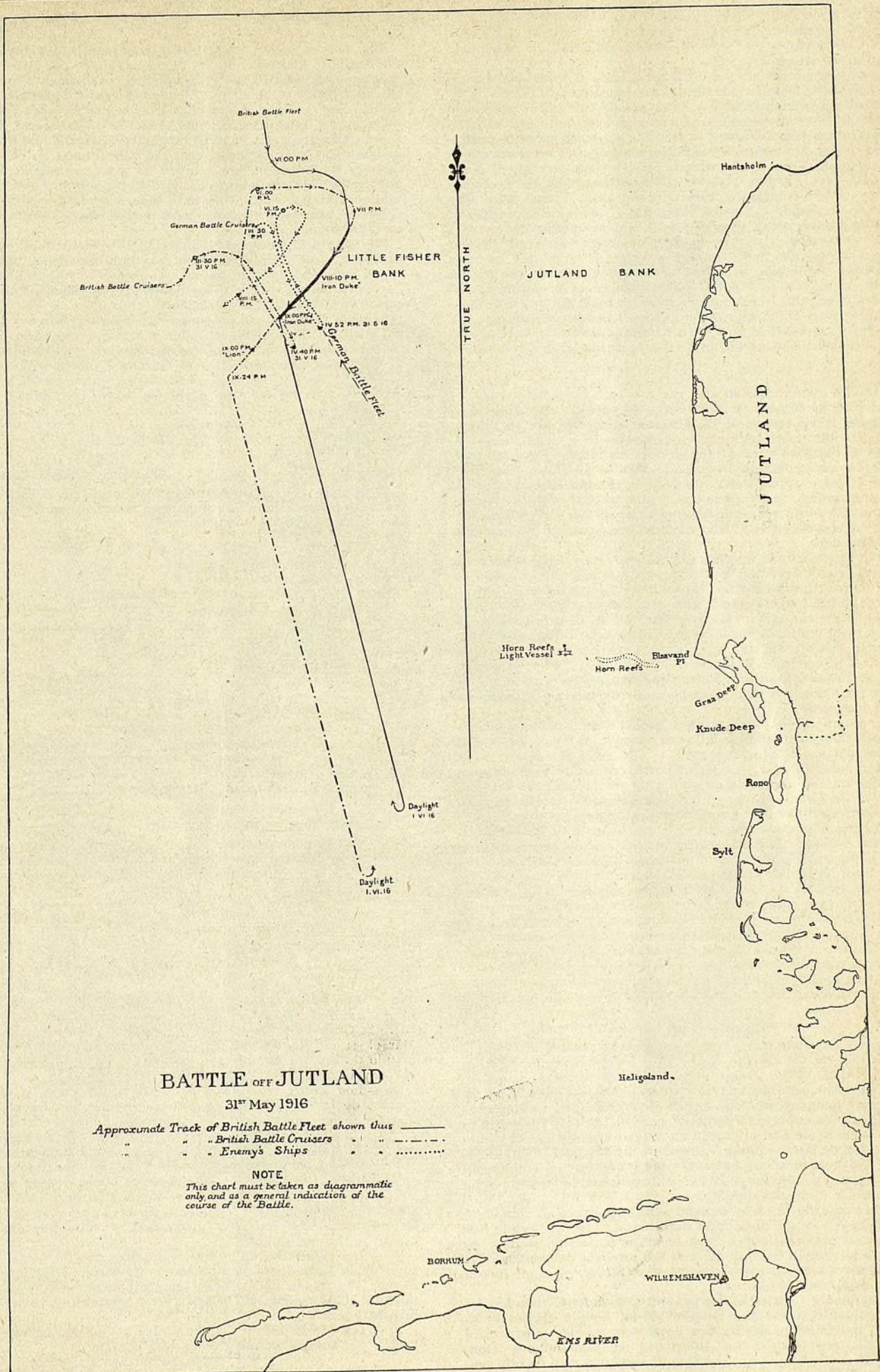
No puedo expresar debidamente el orgullo de que me siento poseído ante el estado de ánimo de la flota.

Queda explicada en detalle la labor de los diversos navíos durante el combate. No hay que olvidar, sin embargo, que el preludio de toda acción es la obra del departamento de máquinas, y que en el curso de la lucha los oficiales y marinos de dicho departamento desempeñan sus importantes cometidos sin el incentivo que ofrece a los hombres sobre cubierta el presenciar las fases de la lucha. En estas condiciones, las cualidades de disciplina que se requieren son extremas, y fueron mantenidas durante las operaciones antes referidas. Hubo barcos que alcanzaron velocidades a que nunca habían llegado, demostrando así claramente la pericia de los fogoneros. Las pérdidas de material casi no existieron; y en varios casos la labor desarrollada, en barcos averiados, por los departamentos de máquinas, fué magnífica.

El trabajo de los artesanos fué también muy valioso, tanto durante la acción como después de ella; no podían haberlo hecho mejor.

La labor de los oficiales médicos de la flota, ejecutada en su mayor parte bajo condiciones extremadamente difíciles, fué del todo admirable y digna de estimación. Careciendo en muchos casos de lo esencial para practicar operaciones difíciles, y disminuido seriamente su personal por las bajas, trabajaron incansablemente y con el mayor éxito. Nuestra deuda de gratitud hacia ellos es muy profunda.

Como se ha visto, lo más intenso de la lucha recayó sobre la flota de cruceros de batalla (unidades menos protegidas en blindaje que las del enemigo), el quinto escuadrón de batalla y el primer escuadrón de cruceros, el cuarto escuadrón de cruceros ligeros, y las flotillas. Esto fué inevitable dadas las circunstancias, y los escuadrones y



Plano de la BATALLA DE JUTLANDIA, 31 de Mayo de 1916.

Ayuntamiento de Madrid

flotillas mencionadas, así como los navíos que los componían, fueron manejados con grande habilidad, como lo fueron también el primero, segundo y cuarto escuadrones de la flota de batalla y el segundo escuadrón de cruceros.

Deseo hacer constar mi más alta apreciación por la manera como todos los navíos fueron manejados. Las circunstancias fueron de las que requieren gran habilidad y gran pericia, un juicio y decisión rápidos, todo lo cual se desplegó a un alto grado durante los combates.

También me permito llamar la atención sobre los servicios prestados por el Vice-Almirante Sir Cecil Burney (segundo en el mando de la Gran Flota), el Vice-Almirante Sir Thomas Jerram, el Vice-Almirante Sir Doveton Sturdee, Contra-Almirante Hugh Evan-Thomas, Contra-Almirante Alexander L. Duff, Contra-Almirante Arthur C. Leveson, y Contra-Almirante Ernest F. A. Gaunt, al mando de escuadrones y divisiones de la flota de batalla. Procedieron en todo con pericia y buen juicio. El escuadrón de Sir Cecil Burney, debido a su posición, pudo ver más a la flota enemiga que los otros escuadrones de batalla, y bajo las órdenes de un jefe que me ha prestado la más valiosa y leal ayuda siempre, el escuadrón realizó una labor excelente. El magnífico escuadrón mandado por el Contra-Almirante Evan-Thomas prestó un apoyo sumamente valioso a Sir David Beatty durante la tarde, y fué traído a la lucha a la retaguardia de la flota de batalla en la forma más sensata, durante la noche.

EL MANDO DE SIR DAVID BEATTY.

Sir David Beatty mostró una vez más sus excelentes dotes de jefe valeroso, su firme determinación y su correcto discernimiento estratégico. Dióse cuenta de la situación seguidamente en cuanto hubo avistado primero las fuerzas más ligeras del enemigo, luego sus cruceros de combate y por último su flota de batalla. Estoy en todo de acuerdo con su opinión de que la niebla y la poca luz que reinaron durante la noche arrebataron a la flota la victoria completa que él había preparado, con su maniobra, y por la cual tanto se habían esforzado todos los navíos que le acompañaban. Los servicios prestados por él, no sólo en ésta, sino en otras dos ocasiones previas, han sido valiosísimos.

Sir David Beatty me informa del brillante apoyo que le prestara el Contra-Almirante Hugh Evan-Thomas; la magnífica manera en que el Contra-Almirante Hon. Horace Hood trajo su escuadrón al combate; el útil apoyo que le prestaran el Contra-Almirante William C. Pakenham y el Contra-Almirante Osmond B. Brock, así como la buena labor realizada por los escuadrones de cruceros ligeros bajo las órdenes, respectivamente, del Contra-Almirante Trevelyhan D. W. Napier, el Comodoro William E. Goodenough, y el Comodoro Edwyn S. Alexander Sinclair. Refiere que en todas las ocasiones estos oficiales previeron sus deseos, empleando sus fuerzas de la mejor manera que puede pedirse.

Sanciono en todo sus indicaciones, y envió asimismo el siguiente extracto sacado de su informe y que se refiere a los valiosos servicios prestados por su Estado Mayor:

"Deseo hacer constar y poner en conocimiento de V. E. la gran ayuda que me fué impartida en un día de gran ansiedad y tensión por mi jefe de Estado Mayor, el Capitán Rudolf W. Bentinck, cuyo buen discernimiento sirvió grandemente. Mostróse por demás enérgico. Mi comandante abanderado, el Hon. Reginald A. R. Plunkett, prestó una valiosísima ayuda observando el efecto que producía el fuego de nuestros barcos, permitiéndome así sacar provecho del desconcierto del enemigo; mi secretario, Frank F. Spickernell, que tomó notas exactas de los acontecimientos según iban desarrollándose, y se mostró sumamente útil presentándose una descripción clara de la situación; mi Teniente-Comandante abanderado Ralph F. Seymour, quien eficazmente mantuvo las comunicaciones bajo circunstancias de lo más difícil, no obstante que sus aparatos de señales eran constantemente volados por los proyectiles. Todos estos oficiales desempeñaron sus puestos con gran serenidad sobre la plataforma de maniobras, abiertamente expuestos al fuego del enemigo.

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR.

No puedo terminar este despacho sin hacer constar la brillante labor de mi jefe de Estado Mayor, el Vice-Almirante Sir Charles Madden, K.C.B., C.V.O. Durante un período de 21 meses de guerra sus servicios han sido de un valor inestimable. Su buen discernimiento, su extensa experiencia en las flotas, su dotes especiales de organizador y su capacidad ilimitada para el trabajo, me han sido de gran valía, y me han atenuado en mucho la ansiedad inherente a la dirección de la flota durante la guerra. En las fases preliminares a la entrada de la flota en acción, durante y después de ésta, hallóse siempre presto y con un discernimiento impecable. No me sería dable expresar lo mucho que le debo.

Adeudo asimismo un muy especial agradecimiento al Comodoro Lionel Halsey, C.M.G., el Capitán de la flota, quien me ayuda asimismo en las maniobras, y a cuya buena organización se debe en gran parte la rapidez con que la flota fué provista de combustibles y municiones al regresar a sus bases navales. Sus servicios me fueron valiosísimos durante el combate.

El Comandante Charles B. Forbes, mi Comandante-abanderado, y el Comandante Roger M. Bellairs, de mi Estado Mayor, ordenaron los movimientos de las dos flotas con rapidez y exactitud según iban recibiendo los informes; el Comandante Hon. Matthew R. Best, M.V.O., de mi Estado Mayor, fungió de observador arriba durante la acción, y sus servicios fueron de valía. Estos

oficiales desempeñaron sus puestos con mucha eficacia en el combate.

Las señales fueron transmitidas con prontitud y rapidez por el Comandante Alexander R. W. Woods, ayudado por otros oficiales de señales. Todos los barcos respondieron notablemente bien, a pesar de las difíciles condiciones. El departamento de señales, en todos los barcos, es digno de grandes elogios por su labor. Mi Teniente abanderado, Teniente-Comandante Herbert Fitzherbert, fué muy útil durante toda la acción. El magnífico servicio de las instalaciones inalámbricas y la facilidad con que funcionaron antes, durante y después de la acción, constituyen un gran testimonio de la labor infatigable del Comandante Richard L. Nicholson. Sus servicios han sido sumamente valiosos durante toda la guerra.

Débase asimismo un elogio a los operadores de telegrafía sin hilos en todos los barcos.

Mis secretarios Hamnet H. Share, C.B., y Victor Weekes, anotaron hábilmente los acontecimientos más notables de la batalla; sus notas han sido de gran ayuda. Al maestre (*master*) de la flota, Capitán Oliver E. Leggett, soy deudor por la habilidad con que hizo un informe de todas las operaciones.

En otro despacho me propongo elevar a conocimiento de VV. EE. los nombres de aquellos oficiales y marinos que, aun cuando no bajo mi observación personal, se distinguieron especialmente.

Acompaño como apéndice el texto del informe que me rindió Sir David Beatty, del cual, como podrá verse, he hecho extensos extractos a fin de dar a mi narración mayor continuidad y hacerla más completa.

Soy, Señor,

Su obediente Servidor,

J. R. JELICOE,

Almirante, Comandante en Jefe.

El informe que transcribimos incluye asimismo la lista de barcos enemigos puestos fuera de combate en la acción registrada del 31 de Mayo al 1.º de Junio de 1916:

GRANDES ACORAZADOS O CRUCEROS DE BATALLA:

2 barcos tipo *Dreadnought*.

1 barco tipo *Deutschland*.

(Que fueron vistos hundiéndose.)

1 Crucero de combate.

(Hundido, el *Lutzow*, según admiten los alemanes.)

1 Acorazado tipo *Dreadnought*.

1 Crucero de batalla.

(Visto tan seriamente averiado que hacía dudar que pudiera llegar a puerto.)

CRUCEROS LIGEROS:

5 Cruceros ligeros.

(Vistos hundiéndose; uno de ellos tenía toda la apariencia de ser grande, y puede haber sido un acorazado.)

DESTROYERS TORPEDEROS:

6 Destroyers torpederos.

(Vistos que se hundían.)

3 Torpederos.

(Vistos tan seriamente averiados que hacían dudar que pudieran llegar a puerto.)

SUBMARINOS:

1 Submarino (hundido).

MENSAJE DEL ALMIRANTAZGO A SIR JOHN JELICOE.

Almirantazgo, 4 de Julio de 1916.

Señor:

1. — Los Lords del Almirantazgo han tomado en consideración los informes de V. E. sobre la acción en el Banco de Jutlandia entre la Gran Flota de nuestro mando y la Flota alemana de Alta Mar el 31 de Mayo; así como el Informe del Vice-Almirante al mando de la flota de cruceros y los de los varios oficiales abanderados y comandantes de la Gran Flota.

2. — Los Lords felicitan a los oficiales, marinos y tropas de marina de la Gran Flota, en esta primera acción naval ocurrida desde el principio de la guerra, como resultado de la cual el enemigo se retiró a sus puertos severamente castigado. Los acontecimientos del 31 de Mayo y 1.º de Junio demuestran ampliamente la valentía y abnegación que caracteriza a todos los que tomaron parte en la batalla. Los barcos de las diferentes clases, fueron manejados con habilidad y determinación; su marcha en medio de la batalla constituye un espléndido testimonio del celo y aptitud del personal de máquinas. La iniciativa individual y subordinación táctica fueron asimismo notables.

3. — Los resultados de la acción prueban que los oficiales y marinos de la Gran Flota han sabido tanto estudiar los nuevos problemas que tienen que resolver cuanto aplicar en ello sus conocimientos. Las esperanzas del país eran grandes, y han quedado bien satisfechas.

4. — Los Lords desean que transmita a V. E. su completa aprobación por sus procedimientos en esta ocasión.

Soy, Señor, su obediente servidor,

W. GRAHAM GREENE.

Página de "PUNCH."



¡BRAVO POR LOS NUEVOS EJERCITOS!

[Reproducido por permiso especial de los Propietarios de "PUNCH."]

PÁGINAS FRANCESAS

Del empleo ilícito que los Alemanes hacen de las Aeronaves de Guerra.

(Artículo escrito para AMÉRICA LATINA por Maître EDOUARD CLUNET, Abogado del Foro de París, ex-Presidente del Institut de Droit International (París), ex-Presidente de la "International Law Association" (Londres), Doctor *Honoris Causa* de la Universidad de Oxford, etc., etc., etc.)

BIBLIOGRAFÍA. — *De la guerra aérea alemana*, CLUNET, 1915, p. 567, 870. — *La guerra aérea y el derecho internacional*, id., 1915, p. 814. — *Las represalias en la guerra alemana por medio de la asfixia y líquidos inflamados*, id., 1916, p. 123. — CLUNET. Tablas generales, III, Vol. Guerra; Vol. Navegación aérea; Vol. Represailles; Guerra aérea, tablas anuales de 1904 a 1915.

HACE ya diez y ocho meses que los aerostatos (1) alemanes comenzaron sus giras contra los habitantes inofensivos de las ciudades.

Su sensacional estreno tuvo por teatro a Amberes, antes de su caída. El 25 de Agosto de 1914, a la una de la mañana, un dirigible alemán, del tipo Zeppelin, voló sobre Amberes por espacio de veinte minutos; arrojó bombas en el centro mismo de la ciudad, sobre la Plaza Meir; averió un hospital militar sobre el cual ondeaba la bandera de la Cruz Roja; muchos de los enfermos quedaron muertos o heridos. El Palacio, habitado por S. M. Alberto, Rey de los Belgas (Duque de Sajonia), y la Reina Isabel (Duquesa de Baviera), fué alcanzado por uno de los proyectiles. Los niños de la familia real belga estuvieron a punto de ser contados entre las víctimas. Varios edificios civiles fueron deteriorados. El total de muertos y mutilados asciende a 26.

El mayor Seaman, cirujano del ejército americano, y testigo de estos hechos, telegrafió al *New York Herald* lo que sigue: "En nombre de la civilización, América protesta. Esto no es guerra, sino asesinato."

(1) Observación terminológica: El título del reglamento votado por el Instituto de Derecho Internacional en la sesión de Madrid (1911), está redactado así: "Régimen jurídico de los aerostatos," pero la palabra *aeronave* se halla empleada en los artículos (V. texto Clunet: 1911, p. 1036).

El Rey Jorge de Inglaterra dirigió al Rey de los Belgas el telegrama siguiente:

"Estoy espantado de saber el peligro que habeis corrido a consecuencia de las bombas arrojadas. Espero que la Reina y sus niños no hayan sufrido ningún accidente."

El 2 de Septiembre de 1914, nueva excursión de un Zeppelin alemán sobre Amberes. Caen siete bombas; doce personas resultaron heridas, entre ellas cuatro mujeres.

La Reina de los Belgas se vió obligada a ir a dejar sus niños a Inglaterra, a fin de que no corriese peligro. Regresó ella a Amberes el 17 de Septiembre y tomó de nuevo su puesto ante el peligro.

El 30-31 de Agosto, 1.º y 2 de Septiembre, y días subsiguientes, los aeroplanos alemanes, confiados en la ausencia de todo peligro, volaron sobre París, arrojando bombas en el centro de la ciudad, en el barrio de la Estación del Este, en los alrededores de la por siete veces secular Catedral de Notre-Dame, en los contornos de la Sainte-Chapelle, encaje de piedra bordado por San Luis en 1248; sobre el Pont-Neuf, Quai Valmy, Boulevard Magenta, Rue des Récollets, luego sobre la Plaza de la Ópera, en pleno centro comercial, Rue du Mail, Rue de Cléry, Rue Vivienne; por último,

Rue Moscou, cerca de la Estación de San Lázaro, que se hallaba llena de mujeres, niños y personas de avanzada edad, que salían de París para ir a buscar asilo en las provincias.

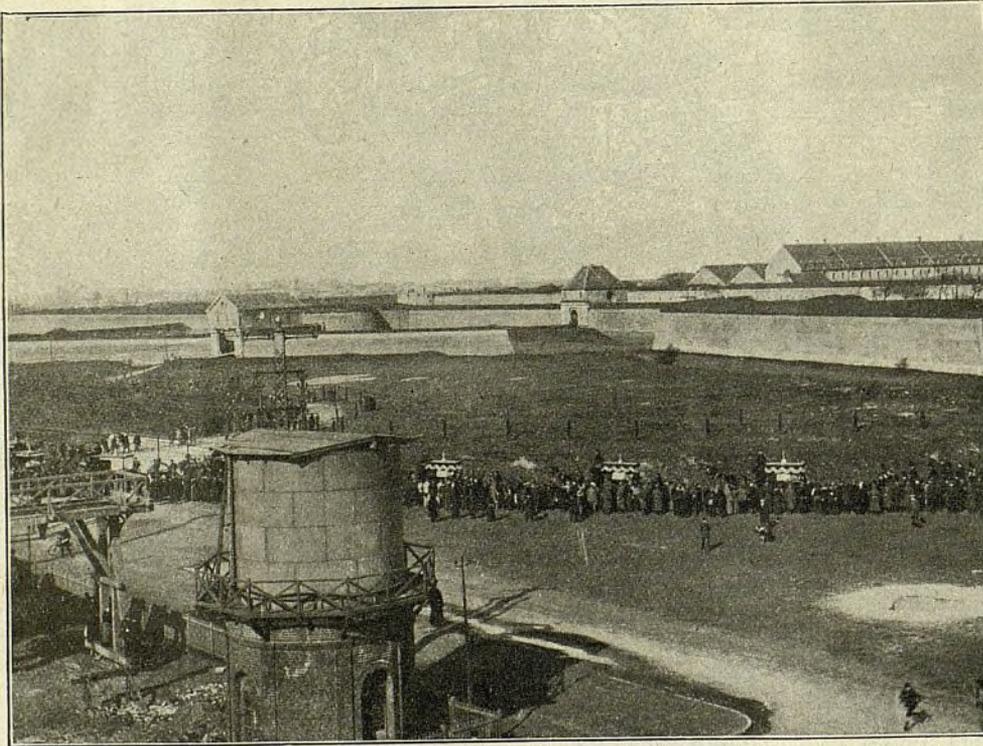
Hubo víctimas en número de nueve, de las cuales seis eran mujeres. Se tomó la fotografía del cuerpo de la mujer que, acribillada de balas, expiró en el hospital Beaujon. Otros heridos huyeron, y no han sido revelados.

Durante una nueva visita, en Septiembre de 1914, un aeroplano alemán arrojó bombas en el barrio de l'Etoile,

a cien metros de la Embajada de los Estados Unidos. La policía del servicio aéreo, en la descripción de la escena, menciona a una niña de diez años y a un notario parisiense, M^e Hocquet, como víctimas.

Desde entonces, los aeronautas alemanes han continuado su "matanza": en París el 21 de Marzo de 1915; en Nancy, en Béthune, en Dunkerque, en Amiens, etc.; en las playas inglesas (1), y en el mismo Londres el 8 de Septiembre y el 13 de Octubre de 1915, 142 víctimas.

(1) Véase la declaración que el Comandante alemán Mathy, piloto de los Zeppelins que volaron sobre Londres, hizo al corresponsal del *New York Herald* en Alemania. (*Le Temps*, Setiembre 25 de 1915, p. 1.)



LOS FUNERALES DE LAS VÍCTIMAS DEL ÚLTIMO ATAQUE DE ZEPPELINES SOBRE CALAIS. — EL CORTEJO PASANDO POR EL SITIO DONDE FUERON MUERTAS.

(Times, 15 de Octubre de 1915, p. 8.)— La pregunta de M. Brice y la respuesta de M. Balfour, en la Cámara de los Comunes (Times, 22 de Octubre, 1915, p. 1); en Venecia, Verona, Brescia, Italia, en Noviembre de 1915, etc.

Desafiando a la muerte, los pájaros de guerra alemanes se dirigieron camino de París, durante la noche brumosa del 29 al 30 de Enero de 1916. De una altura de más de 3,000 metros despararon unas quince bombas sobre los barrios más populosos. Resumen: casas deshechas, unas sesenta víctimas, exclusivamente no combatientes, mujeres y niños. Los Zeppelins reanudan su ataque la noche del 30 al 31 de Enero, 1916, y arrojan como veinte bombas incendiarias sobre los suburbios de París; cuando vieron que una escuadrilla de aviones franceses había salido a inquietarlos, emprendieron la fuga hacia el Norte (1).

Durante la noche del 31 de Enero al 1.º de Febrero de 1916, siete Zeppelins volaron sobre Inglaterra. He aquí el resultado oficial de dicha visita:

“ Los ataques ejecutados durante la velada cubrieron una superficie territorial mayor que la alcanzada en cualquiera de los ataques anteriores. Se han arrojado bombas sobre Norfolk, Lincolnshire, Suffolk, Leicestershire, Staffordshire.

Resumen: muertos: hombres, 27; mujeres, 25; niños, 15. Heridos: hombres, 45; mujeres, 53; niños, 19.—El número de bombas lanzadas, según los datos obtenidos hasta hoy día, asciende a 393.” (Ministerio de la Guerra, Febrero 25 de 1916.)

En el curso de las veintinueve incursiones, grandes y pequeñas, efectuadas sobre la Gran Bretaña desde 1914, ha habido 133 hombres muertos, de los cuales 17 eran

(1) Las “ últimas noticias de Berlín,” la Nueva Gaceta de Stuttgart, etc., insinúan que estos ataques aéreos sobre las poblaciones civiles de Francia y de Inglaterra son las represalias por el bombardeo de Freiburg-en-Brisgau. Pero ese bombardeo no fué sino la respuesta al bombardeo de Epernay, y los aviones franco-ingleses jamás han atacado más que los edificios o trabajos militares del enemigo.

Todo el mundo sabe asimismo que el empleo del petróleo inflamado y de los gases asfixiantes; los torpedos disparados sin previo aviso, contra buques mercantes como el *Lusitania*, el *Ancona*, el *Sussex*, etc.; los incendios en fábricas americanas, no son también más que “ represalias ” alemanas contra gentes desposeídas de sentido histórico y rebeldes, que insisten maliciosamente en rechazar el yugo alemán.

soldados; 90 mujeres y 43 niños (parte oficial inglés, 5 de Febrero de 1916).

La última visita de los Zeppelins se remontaba al 13 de Octubre de 1915: 56 muertos y 114 heridos. (Times del 15 de Octubre de 1915, p. 8, col. 4.) Pero durante la segunda quincena de Enero de 1916, los aeroplanos han aparecido tres veces sobre territorio británico; el 23 de Enero de 1916, uno de ellos lanzó nueve bombas que causaron la muerte a siete civiles. Berlín, aún indemne, regocijádísimo (1).

El Kaiser condecora a las tripulaciones de los Zeppelins que han ejecutado el ataque del 31 de Enero de 1916 sobre la población civil de Inglaterra (2).

* * *

El método adoptado por los alemanes en la guerra aérea conduce a investigar cuál es el estado actual del Derecho de Gentes sobre dos puntos:

I. — Lanzar bombas desde los aerostatos sobre el enemigo, ¿ es lícito ?

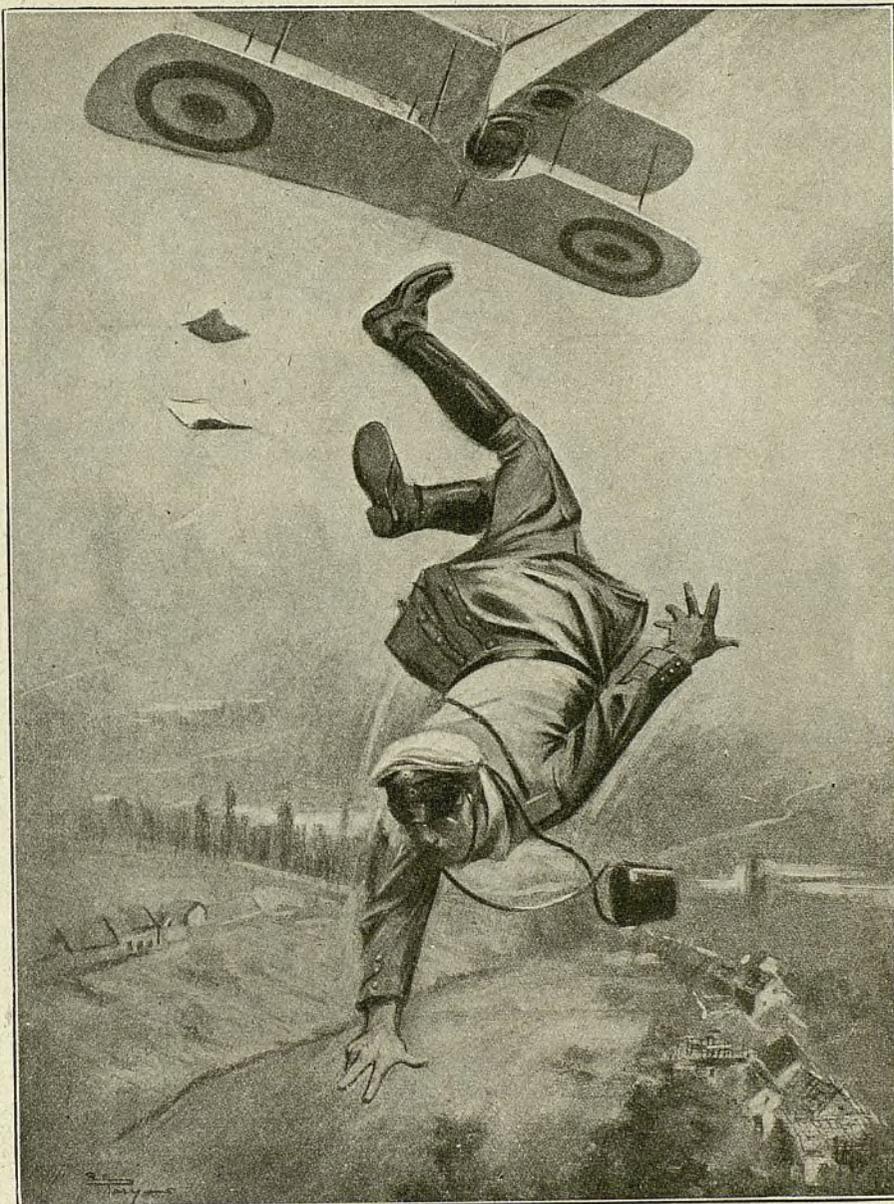
II. — ¿ Dentro de qué límites puede emplearse este medio de combate ?

I. — No es de hoy eso de que el hombre sueñe en aprovechar el dominio de los aires para destruir a sus semejantes. Los historiadores de la aeronáutica cuentan que en 1812, en los alrededores de Moscou, los rusos, nuestros fieles aliados de hoy día, fabricaron un enorme globo aerostático que, cargado de pólvora y balas, debía estallar en un momento dado — momento que no llegó — asolando las

tropas francesas. En 1849, a fin de sitiar Venecia, los austriacos, una vez más adversarios de los italianos, habían ideado dirigir sobre la ciudad una flotilla de pequeños globos cargados de explosivos. Eolo velaba sobre la ciudad del arte; recondujo las máquinas aéreas a las líneas austriacas, y los inventores de esta “ molestia ” fueron los únicos llamados a apreciar los efectos.

(1) AMSTERDAM, Febrero 2 de 1916. — Dicen de Berlín que un enorme gentío se reunió enfrente de la residencia del Conde Zeppelin con el objeto de ovacionarlo. Al ser informados que éste se hallaba a la sazón en el frente de batalla, la multitud se dispersó en seguida. Ha reinado en las calles un entusiasmo desbordante, hasta una hora muy avanzada de la noche. (Les Débats, Febrero 3 de 1916).

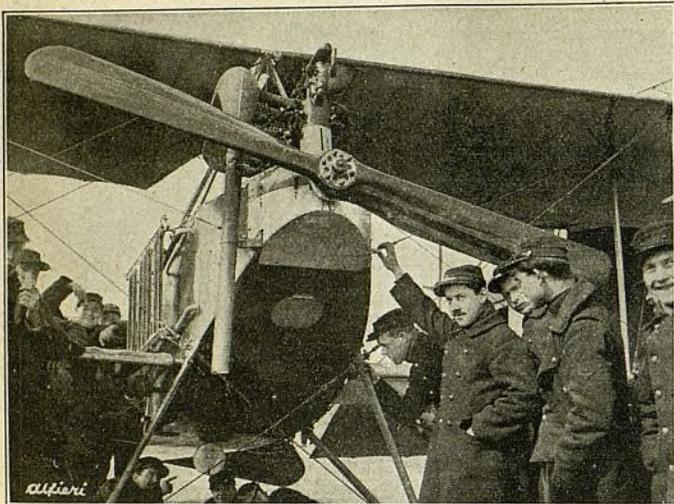
(2) Le Temps, Febrero 12 de 1916, p. 1.



Este dibujo de A. DE PARYS representa un incidente real, acaecido ultimamente. Perdido entre la niebla, un aviador francés se vió obligado a descender en las líneas alemanas. El oficial que mandaba en aquel sitio tuvo una idea que creyó brillante. Ordenó al aviador montase en su máquina, colocóse detrás de él, y amenazándole con un revolver le ordenó se dirigiese a las líneas francesas para hacer un reconocimiento. El aviador no tuvo más remedio que obedecer; pero ya en plena marcha se le ocurrió a su vez hacer las piruetas aéreas que tanto distinguieron a Pégoud. El oficial teutón no estaba preparado para el *looping*, y fué arrojado de la máquina, descendiendo en la forma que pinta el artista.



AVÍCTIMAS INECESARIAS.
Ayuntamiento de Madrid



SOLDADOS BELGAS EXAMINANDO EN UN AEROPLANO ALEMÁN CAPTURADO EL DISPOSITIVO PARA ARROJAR BOMBAS.

El progreso del Derecho de Gentes parecía haber refundido en lo más remoto de la historia estos bárbaros procedimientos.

Al reunirse por primera vez en La Haya, el 29 de Julio de 1899, las Potencias hicieron la siguiente declaración :

“ Las Potencias contratantes consienten, por un período de cinco años, en prohibir que se arrojen proyectiles y explosivos desde lo alto de los globos o mediante otros medios nuevos.”

Se cumplieron los cinco años, y la declaración no fué renovada.

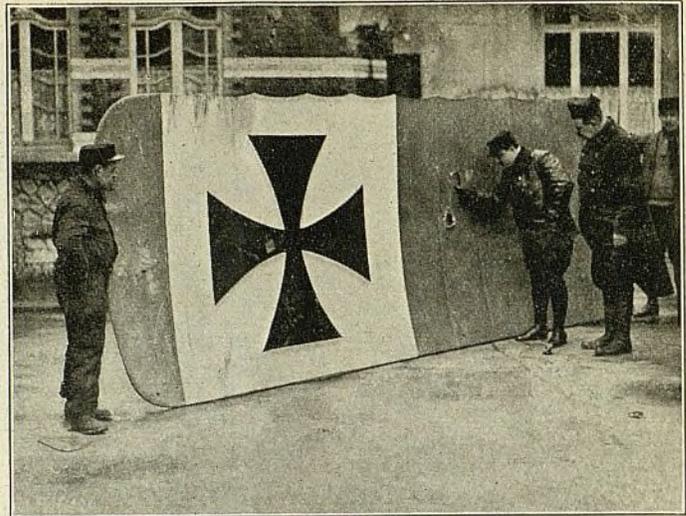
Sin embargo, ocho años después, las Potencias volvieron a reunirse en La Haya, y reiteraron, el 18 de Octubre de 1907, la declaración de 1899, en estos términos :

“ La presente declaración no es obligatoria más que para las Potencias contratantes en caso de guerra entre dos o varias de ellas.

Cesará de ser obligatoria en el momento que en una guerra entre las Potencias contratantes una Potencia no contratante se una a cualquiera de los beligerantes.”

La declaración prohibitiva fué aceptada por cierto número de Potencias, entre ellas los Estados Unidos.

Entre los beligerantes de la guerra actual, Bélgica e Inglaterra firmaron y ratificaron la declaración de 1907. Alemania, Austria, Hungría, Bulgaria, Francia, Monte-



ALA DE UN AEROPLANO ALEMÁN CAPTURADO POR LOS INGLESES EN EL NORTE DE FRANCIA.

negro, Russia, Servia, Turquía, no se han adherido a ella o no la han ratificado (1).

Ulteriormente, desde el punto de vista doctrinal, el Instituto de Derecho Internacional ha declarado abiertamente su intención. En su sesión de Madrid, el 21 de Abril de 1911, adoptó por catorce votos contra siete, el artículo siguiente :

“ La guerra aérea está permitida, pero con la condición de que no ha de presentar para las personas o la propiedad de la población pacífica peligros mayores que los de la guerra terrestre o marítima.”

Muchos de nuestros colegas alemanes y austriacos fueron de la oposición.

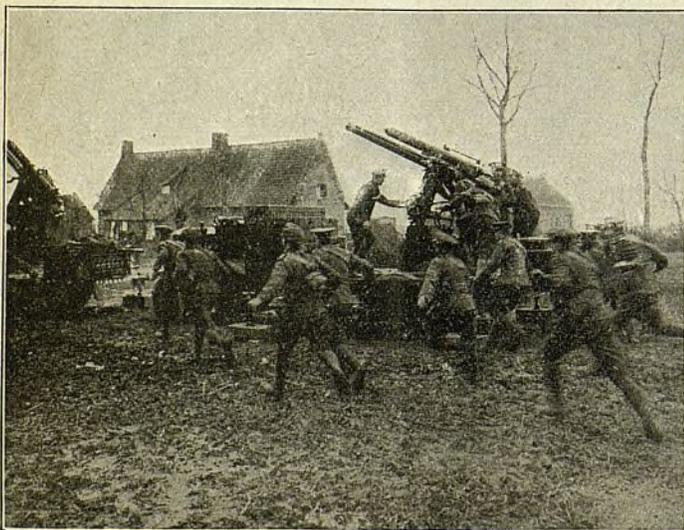
A falta de un texto convencional obligatorio, la fórmula del Instituto resume el estado de la costumbre.

Durante las hostilidades, el uso de aerostatos como medio de combate — *a fortiori* como modo de reconocimiento — queda, pues, admitido.

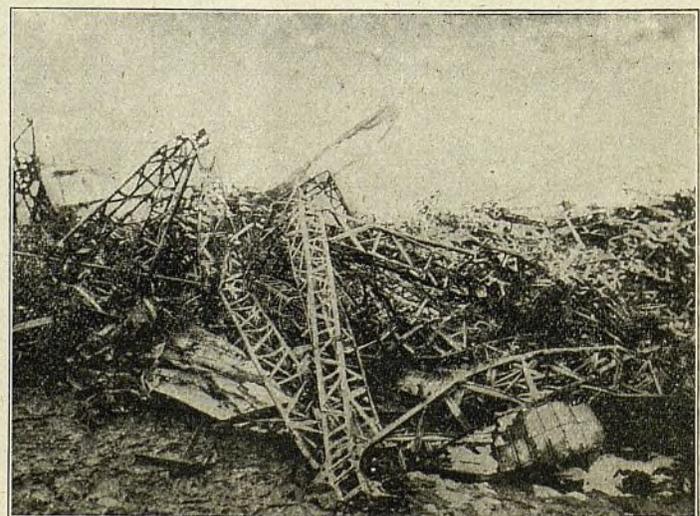
El aerostato es un instrumento de guerra que puede servirse de los mismos proyectiles — y en la misma forma, pero no de otro modo — que la artillería de tierra y de marina.

Es legítimo que los aviadores alemanes lancen bombas sobre los campamentos y puertos franceses ; no lo es

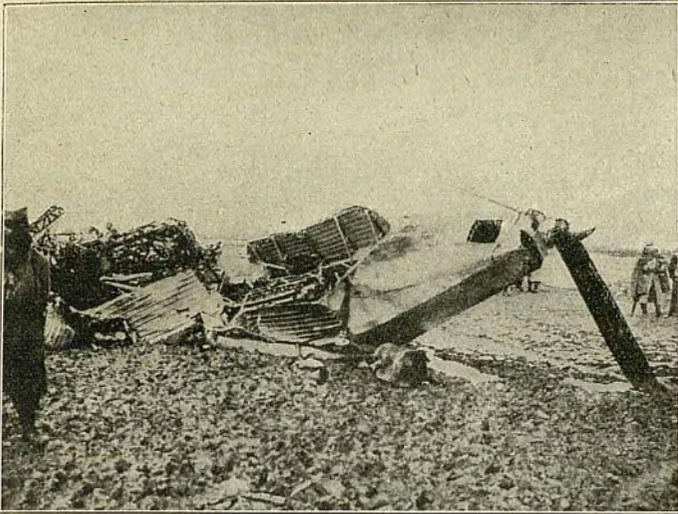
(1) J. BROWN SCOTT, *Convenciones y declaraciones de La Haya en 1899 y 1907*. New York, Oxford Univ. Press, 1915, p. 220-224.



CAÑONES INGLESES EN EL NORTE DE FRANCIA TOMANDO POSICIÓN CONTRA LOS AEROPLANOS ENEMIGOS.



LO QUE QUEDA DE UN ZEPPELIN DESTRUIDO POR LA ARTILLERÍA FRANCESA.



RESTOS DE UN "AVIATIK" DESTRUIDO EN FRANCIA.

menos el que los aviadores franceses rieguen obuses sobre las fuerzas y las fortificaciones militares alemanas.

II. — Pero el que por medio de un avión, el beligerante cause, sin remordimientos, a su adversario el mal que le causaría valiéndose de un navío o de una batería, no quiere decir que ese beligerante quede exento de todas las reglas.

El beligerante que usa el aeroplano para arrojar bombas sobre una plaza fortificada, debe observar las reglas establecidas para los bombardeos. El elemento en que se mueve la máquina homicida, no altera el deber moral.

Londres es una ciudad abierta; las estaciones balnearias inglesas, *a fortiori*, entran en esta categoría.

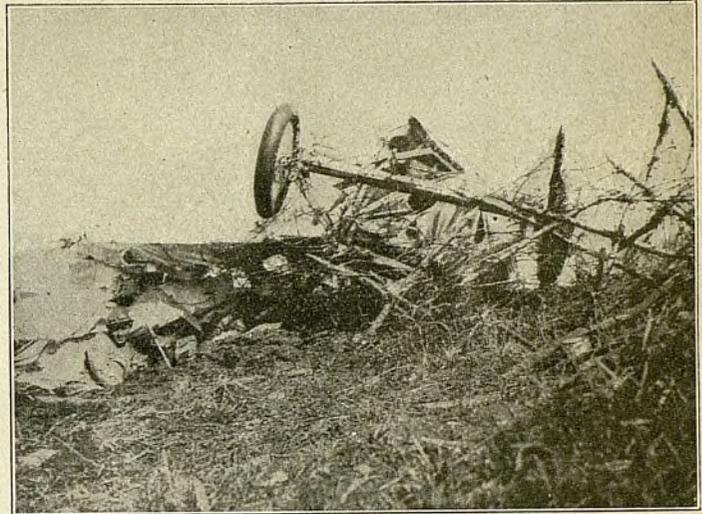
Amberes y París pueden considerarse como ciudades de carácter mixto; se hallan rodeadas de coronas de fuertes que constituyen un campo atrincherado, del cual son ellas el centro, y que las enlaza al sistema de la defensa. Pero la ciudad propiamente dicha conserva el carácter de "ciudad abierta."

El artículo 26 del reglamento anexo a la Cuarta Convención de La Haya en 1907, firmado por Alemania, dispone además que, antes de "emprender el bombardeo," el "jefe de las tropas asaltantes" debe "advertir a las autoridades" (1). ¿Dónde está, en 1914-1916, el aviso del

(1) Artículo 25 del Reglamento: "Queda prohibido atacar o bombardear por cualquier medio que sea, las ciudades indefensas."



UNA BOMBA ALEMANA CAIDA EN CAMPO BELGA.



UN "AVIATIK" ALEMÁN DESTRUIDO POR LOS CAÑONES FRANCESES.

asaltante alemán al jefe de las plazas bombardeadas? ¿Han tenido los neutrales y los no combatientes posibilidad para salir de la plaza?

En 1832, en el sitio de Amberes, el Mariscal Gérard, que mandaba el ejército francés, hizo saber al General holandés el día en que iba a lanzar bombas sobre la ciudadela (1).

La tradición mandaba que el bombardeo debía ser dirigido contra las fortificaciones y edificios militares de las plazas fuertes. Así procedieron los franceses y los ingleses frente a Sebastopol; las construcciones militares de la ciudad rusa, tan solo, fueron cañoneadas.

En 1870-71, el gran Estado Mayor prusiano introdujo otra teoría: el "bombardeo por intimidación." Consiste ésta en abrumar de obuses e incendiar la ciudad sitiada misma, sin ocuparse más de sus murallas, de tal modo que la población civil, enloquecida, obliga a la autoridad militar a capitular. El método neogermánico fué sistemáticamente aplicado en Estrasburgo, París, Peronne, etc. Lo prueban los documentos.

Son estos abusos contra los cuales la comunidad de las naciones había venido protestando desde 1871, mediante una serie ininterrumpida de acuerdos internacionales.

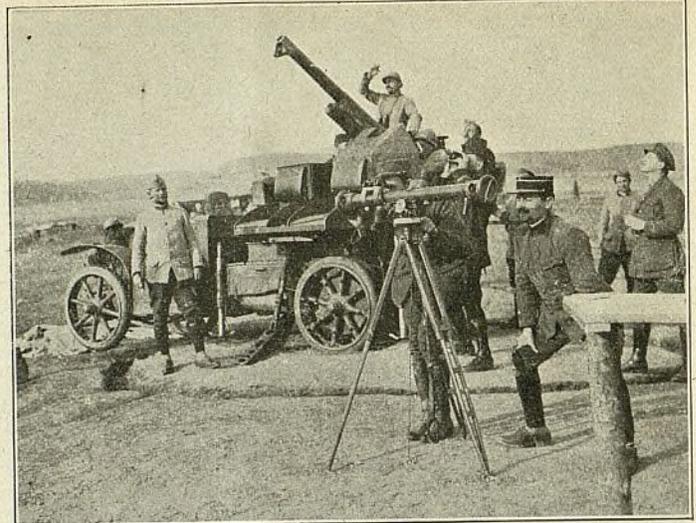
(1) V. carta de M. G. de Nouvion, que complementa los detalles de este episodio, *Le Temps*, Febrero 14 de 1916, p. 3, col. 2.



RELIQUIAS DEL ZEPPELIN DESTRUIDO EN SALÓNICA.



PROYECTORES CONTRA MERODEADORES NOCTURNOS.



SALÓNICA. — CAÑONES DE DEFENSA CONTRA ATAQUES AÉREOS.

Resulta fácil renegar de la civilización cuando las condiciones de la lucha os aseguran la impunidad. Pero los destinos cambian.

En dos ocasiones Alemania pareció querer ceder algo de un dogma cuya dureza era para ella cosa tan superficial cuanto que jamás creyó sentir sus consecuencias. El 27 de Agosto de 1874, en Bruselas, declaró ella, y el 28 de Octubre de 1907, en La Haya, convino (Art. 26), conforme a la práctica ya consagrada por el artículo 34 del Manual de las leyes de la guerra, publicado por el Instituto de Derecho Internacional (sesión de Oxford, 1880), que :

“ En los sitios y bombardeos, deberán tomarse todas las medidas necesarias para respetar, en cuanto fuere posible, los edificios consagrados a los cultos, a las artes, a las ciencias y a las obras de beneficencia, monumentos históricos, hospitales, etc.”

El triple círculo de fuertes del campo atrincherado de París, sus murallas, sus cuarteles, son el blanco ofrecido a los aerostatos alemanes. Cualquier otra forma de destrucción por medio de sus explosivos entra en la clasificación de “ bombardeo por intimidación,” que las gentes civilizadas condenan.

Tal parece que los habitantes de Amberes habían tenido un oscuro presentimiento de la suerte que los alemanes les reservaban, pues en la Conferencia de Bruselas en 1874, “ concierne a las leyes y costumbres de la guerra,” elevaron una petición en la cual solicitaban que el bombardeo fuese limitado únicamente a las fortificaciones. En el nombre de la comisión — que comprendía por parte de Alemania los Generales

von Voigt-Retz y von Leonrod, el Mayor Freiherr von Welck, y nuestro antiguo colega el Doctor Bluntschli, profesor de la Universidad de Heidelberg — el consejero privado ruso Alejandro Jomini convino en la justicia de esta demanda y aconsejó a los Generales cumplieren con ella.

Los Generales que mandan las fuerzas germánicas debieran aprovecharse de la opinión de sus predecesores.

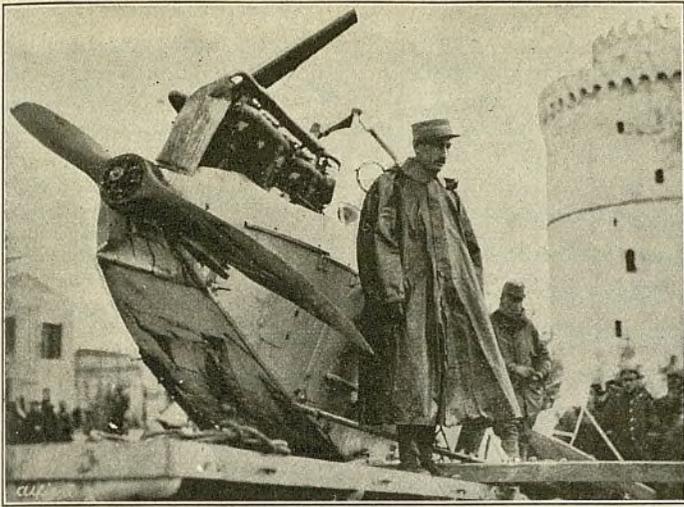
Pero acaso, así como el palacio del Rey, el hospital, las casas de burgueses de la Plaza Meir, en otro tiempo, en Amberes; Notre-Dame, l'Opéra, la Sainte-Chapelle, la Bibliothéque Nationale, de París; el Strand y sus teatros, el Puente y la Torre de Londres, constituyen construcciones militares de primer orden; y los enfermos destrozados por los explosivos del Zeppelin, así como las mujeres y los niños mutilados en sus lechos, y hasta los inofensivos transeuntes de las calles de París y Londres, naturales o extranjeros, representan combatientes cuya destrucción obedece a las necesidades de la guerra.

Si, dejándose llevar de este inícuo ejemplo, cada uno de los beligerantes se condujese de la misma manera, no hay razón para que al final de la lucha, dada la varia suerte de la guerra, Berlín, Bruselas, Londres, Petrogrado, Viena, Nuremberg, todos esos admirables centros de intelectualidad, de arte y de la actividad de la raza europea, no sean más que montones de ruinas que cubran los cadáveres de ciudadanos indefensos que en su ilusión sobre el “ progreso del



EN FLANDES. — DISPONIÉNDOSE A RECIBIR LA VISITA DE UN ENEMIGO.

Ayuntamiento de Madrid



EL SARGENTO FETU, QUE CAPTURÓ UN AVIATIK ALEMÁN EN SALÓNICA. POR ELLO RECIBIÓ LA CRUZ Y LA MEDALLA MILITARES.



LLEGADA A SALÓNICA DEL AVIATIK ALEMÁN CAPTURADO.

espíritu humano" se creían allí protegidos contra la barbarie.

En cuanto a las bellas ciudades de Lovaina, de Malinas, Dinant, Ypres, etc., en Bélgica; de Senlis, Soissons, Reims, Arras, etc., en Francia, la labor es ya un hecho. Los alemanes se han encargado de realizarla.

¿No es para impedir semejantes abusos de la fuerza, para lo que las Potencias se han puesto de acuerdo, trabajando largos meses con un fin común, y redactado Convenciones?

Todo este inmenso esfuerzo hacia un ideal medio, ¿fracasará por culpa del extravío de una de esas Potencias? ¿No es deber de los neutrales, que asisten desconcertados a esta regresión, tratar de detenerla?

Contra Alemania, violadora de las leyes de la guerra, su indignación es extrema; gracias a una asombrosa posesión de sí mismos, han acabado por no traducirla en actos. Ciertamente que los derechos de humanidad y la observancia de la palabra dada son principios dignos de ser venerados. Pero para asegurar el respeto por esas nobles abstracciones, ¿es necesario llegar hasta a comprometer sus intereses de clientela? Los neutrales se recogen y reflexionan.

Hay neutrales que frente a Alemania, poderosa y vengativa, desahogan con altivez su conciencia:

"Protestamos enérgicamente contra esos procedimientos criminales. La neutralidad no es la indiferencia. Los pueblos no pueden ver con indiferencia estas violaciones de los acuerdos internacionales.

Todos los países neutrales de Europa, al par que los ameri-

canos, están moralmente obligados a protestar enérgicamente. Para España, protestar sería mostrarse digna de su historia.

Amamos de todo corazón a Francia; pero no se trata aquí de simpatía o de antipatía, la cuestión es protestar contra un crimen y defender las conquistas de la civilización. Cualquier otra forma de proceder equivaldría a hacerse cómplice de esos atentados." (*El País*, Madrid, Enero 31 de 1916.)

"Si después de este atentado los aliados emplean los mismos métodos contra sus adversarios, quien se los reprochase daría pruebas de carecer aún de la lógica más elemental." (*La Suisse*, Enero 31 de 1916.)

Menos meditativos, los Estados "subyacentes," cuyos ciudadanos inocentes sirven de blanco a toda clase de aeronautas alemanes, se preguntan si "van a continuar por mucho tiempo, ante el espejo, haciendo el tocado de los principios y de la honestidad" (1). Hablan de some er a los alemanes al régimen que éstos han preconizado en las luchas del pasado y del presente.

En efecto, los órganos más importantes de la prensa alemana no publican más que elogios sobre el método de

la "más grande ferocidad" aplicada a la guerra:

"Las expediciones aéreas destinadas a castigar a los dos núcleos de bandidos, a orillas del Sena y sobre las riberas del Támesis, están plenamente justificadas." (*Koelnische Zeitung*. — *Le Temps*, Febrero 3 de 1916.)

"Lo único que se puede hacer ante esta indignación teatral es encoger los hombros. Todas las injurias juntas no llegarán jamás a la altura del desprecio del pueblo y del Estado Mayor alemanes." (*Vossische Zeitung*. — *Le Temps*, Febrero 3 de 1916.)

Clausewitz dice:

"No podría introducirse en la

(1) *La Tribuna* (Italia), Noviembre de 1915.



EXPOSICIÓN DEL AVIATIK CAPTURADO EN SALÓNICA.

Ayuntamiento de Madrid



LA IGLESIA DE NOTRE DAME, DE CALAIS, DESTRUIDA POR BOMBAS ARROJADAS DESDE UN ZEPPELIN.

filosofía de la guerra un principio de moderación sin cometer un absurdo." (1)

Y el General Hartmann :

" Cuando la guerra nacional ha estallado, el terrorismo se torna en principio militarmente necesario." (2)

M. de Bismarck tiene, como siempre, el valor de su opinión :

" No debéis dejar a los pueblos que invadiéreis más que los ojos para llorar.

En todos los casos, nuestro principio dominante es hacer de tal modo terrible la guerra contra las poblaciones civiles, que ellas mismas aboguen en favor de la paz." (3)

El *Vossische Zeitung* vuelve a la carga. En un estilo teatral, y de suyo conminatorio, tiene a bien revelarnos los proyectos del Estado Mayor alemán :

" La dirección militar alemana ha hecho un ligero ensayo general, y en seguida, el Zeppelin ha entrado a París, lanzó sus bombas, perpetró su ' crimen,' no obstante que todo se hallaba presto para recibirlo, y ha logrado regresar sin que ninguna escuadrilla aérea francesa haya podido impedirselo. En cuanto a la *Ville Lumière*, permaneció sumergida en una grande y agobiadora obscuridad. El Zeppelin ha soportado la prueba, el ensayo general ha tenido éxito. Y aún no había más que un Zeppelin. (Zurich, Febrero 6 de 1916. *L'Intransigeant* y *Le Journal*, Febrero 7 de 1916.)

El célebre explorador alemán Karl Peters, en un artículo, exhorta a los Zeppelines, en caso de que emprendiesen nuevas incursiones sobre Londres, a no tratar con miramientos la capital inglesa y a aniquilar el edificio del Parlamento inglés, que M. Peters califica de " nido de sórdidas intrigas y de insolentes embustes."

Aconseja además otras destrucciones.

El *Vorwärts* hace observar a ese respecto : " Es curioso que semejantes ideas no se le hayan ocurrido a M. Peters

(1, 2, 3) DR. G. LEBON, *Enseign. psychol. de la Guerre Européenne*. París, 1916, p. 273, p. 274, p. 292.

Gf. O. R. TANNENBERG, *Gross-Deutschland*, traducción francesa, *El Sueño Alemán* (1911), p. 304.

cuando gozaba del derecho de asilo en Inglaterra." (Berna, Febrero 12 de 1916.)

Frente a una doctrina tan clara y tan autorizada, la opinión pública en Francia y en Italia, comienza a preguntarse qué es lo que se espera para aplicarla a aquéllos que en ella inspiran sus actos diarios de la vida ; reclama represalias :

" Las represalias de ingleses y franceses contra el empleo de gases méfíticos y flamas de petróleo han quedado hasta ahora por debajo de la iniciativa del adversario. . . . Tanto, que al cabo no han podido ejercer acción sobre ningún país, ni en ningún sentido." (*La Tribuna*, loc. cit.)

" Cuando los alemanes sepan que cada uno de sus atentados equivaldrá a un ataque pronto y eficaz contra una de sus ciudades, desistirán de esta práctica de piratas. . . . Es menester que esas represalias sean inmediatas y formidables. Existe una urgente necesidad, un deseo de la población entera." (*Le Matin*, Enero 30 de 1916, p. 1, col. 3.)

" Es necesario hacer al enemigo retroceder, mediante la amenaza y las represalias. No será mostrando a Alemania nuestras listas de mujeres y niños despedazados por sus bombas, como se consiga que reflexionen sobre la ignominia de su conducta, sino al contrario. La casuística y los escrúpulos no serán sino una forma ruin de entregar el cuello al gladiador." (A. CAPUS, de l'Académie Française, *Le Figaro*, Enero 31 de 1916, p. 1.)

" Basta de ineptitudes o de inercia, el país debe defender su existencia con el genio del odio." (L. CHAVENON, *L'Information*, Febrero 1.º de 1916, p. 1.)

" Es mediante la violencia de las represalias y con el esfuerzo industrial de guerra, no con frases de abogado y papelotes de burocracia, como el Gobierno y el alto mando deben estar en condiciones de hacer saber a Europa la réplica de Francia." (H. BÉRANGER, *Paris-Midi*, Enero 31 de 1916.)

" Esta duplicidad bárbara — que provoca la indignación y el estupor en todos los hombres civilizados — basta a deshonorar a una raza. Pero como ella no tiene conciencia que le permita sentir ese deshonor, y como ciertos neutrales permanecen petrificados por el miedo o la admiración de la fuerza, de nada servirá insistir sobre verdades pueriles y sobre comprobaciones ya hechas." (*Le Temps*, Enero 31 de 1916)



UN " RAID " EN DUNQUERQUE.—UNA DE LAS CASAS DETERIORADAS.

"Llevemos a sus hogares el terror de nuestras represalias." (G. RIVET, *La France*, Enero 31 de 1916.)

"Ante semejante mentalidad se pregunta uno si no deben emplearse todos los medios para someter al enemigo. ¿Qué represalias no parecerán en lo sucesivo legítimas para precipitar el derrumbamiento de los Bárbaros? En todo caso, ningún derecho tendrán de protestar si las armas que ellos han empleado ilícitamente acaban por tornarse contra ellos." (*Le Temps*, 1.º de Febrero de 1916, p. 1 col. 2.)

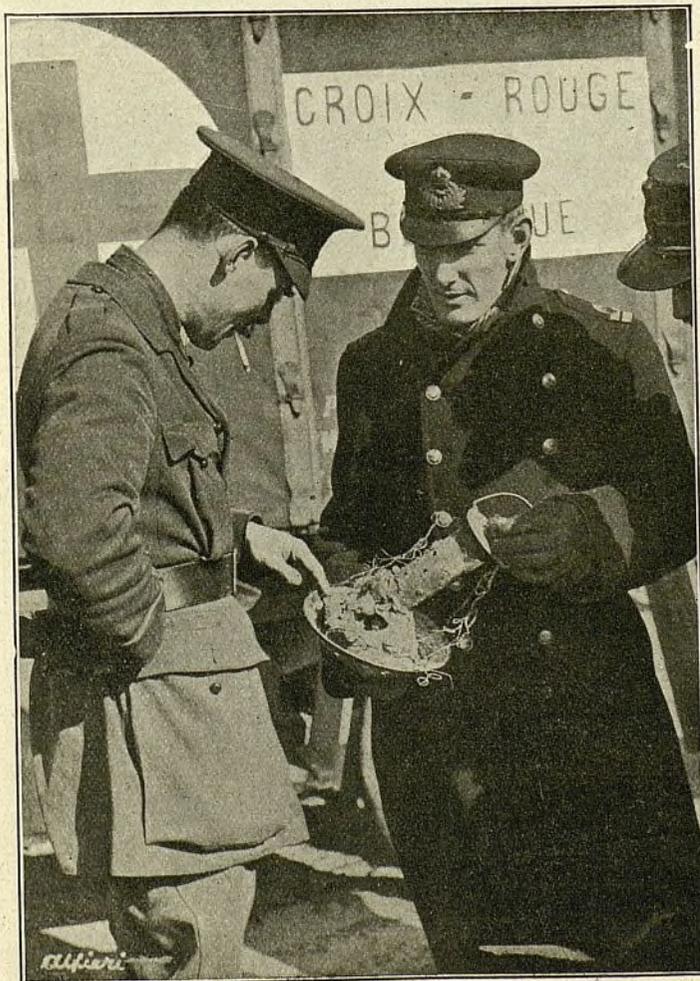
"La opinión pública pide las represalias. . . . No se equivoca." (LOUIS BARTHOU, ex-Presidente del Consejo de Ministros, "Represalias y Reformas," *Le Matin*, Febrero 2 de 1916.)

En una encuesta abierta por el *Petit Parisien* (Febrero 3 de 1916), MM. Maurice Donnay, H. Lavendan, J. Richepin, Edmond Perrier, A. Carnot, Bedier, V. Margueritte, Klotz, etc., Mme. Bartet, aprueban igualmente las represalias:

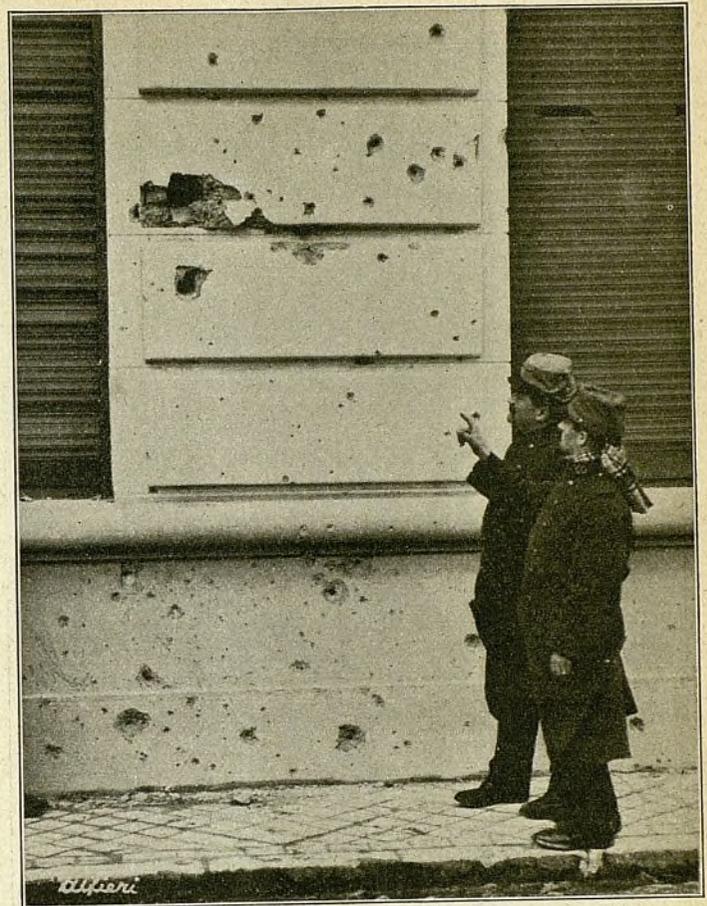
"Es menester ir a sus nidos y buscar a esos rapaces nocturnos, y en sus ciudades a los cómplices que se regocijan ante tales hazañas. Nosotros no tenemos derecho de balar a manera de ovejas frente al matadero ya ensangrentado." (POLYBE, *Le Figaro*, Febrero 5 de 1916. MAURICE BARRÈS, de l'Académie Française: "¿Las represalias? Es el bloqueo mas intenso." *Echo de Paris*, Febrero 7 de 1916.)

En el *Echo de Paris* (Febrero 5 de 1916), Abel Faure publica un ingenioso dibujo, en el cual se representan varios alemanes sentados a la mesa en una "bierbrauerei"; uno de ellos, que lee el diario, exclama: "Estos franceses son la deshonra de la humanidad. . . . ¡Miren ustedes que pedir represalias!"

Véase el artículo humorístico de Maurice Donnay, de l'Académie Française, "Represalias" (*La Liberté*, Febrero 6 de 1916).—A. Guinon, "Los Caballeros de la mejilla izquierda," *Le Gaulois*, Febrero 16 de 1916: "Aquél que, en nombre de la ternura humana, rehusa pagar a destroza-dores de mujeres y niños con la cruenta moneda de su pro-



RESTOS DE UNA BOMBA ALEMANA ARROJADA SOBRE UNA CIUDAD.



UN ZEPPELIN HA PASADO POR DUNQUERQUE.

pio cuño, hace el papel de tonto. ¡El asesinato no es para evangelizado! ¡Ante los Zeppelines no hay que oponer principios! En su carácter de más evangélica, Inglaterra trae a la memoria por boca de sus legistas que no debe jamás pagarse el mal con el mal." (V. el 1.º *Post-Scriptum*.)

Enhorabuena. ¡Hagamos a un lado "las represalias!" Bastará el "tratamiento de reciprocidad," noción familiar en los acuerdos internacionales.

¿En qué embarazosa situación acaban los alemanes de poner a los legistas de los países civilizados para atender a las reclamaciones de los habitantes de Berlín, si hubiese aviadores que, aventurándose hacia "el fin del horizonte," llegasen a volar sobre *Unter den Linden* y desparramasen con profusión obuses y granadas por la noble y austera capital del Imperio?

¡Cuánto luto para el arte y para las costumbres!

Pero los alemanes se consolarían al punto. Se sentirían orgullosos, con su espíritu doctoral, de haber hecho a sus adversarios practicar el Derecho de Gentes conforme a la enseñanza un tanto burda que la cultura alemana ha impartido desde los comienzos de una guerra por ella desencadenada sobre el mundo, a fin de regenerarlo.

PARIS, Febrero 10 de 1916.

EDOUARD CLUNET.

1.º *Post-Scriptum*.—La incursión aérea alemana efectuada sobre Londres el 13 de Octubre de 1915, ha sido ocasión de sinceras protestas contra la idea de represalias sugerida por nuestros eminentes colegas y amigos Sir Edward Clarke (*Times*, Octubre 16 de 1915); Lord Chief Justice Alverstone (que hemos tenido la pena de perder, entretanto) (*Times*, 20 de Octubre de 1915, p. 9); A. Dicey, profesor de la Universidad de Oxford, *ibid*.

Además: Profesor Pollard (*Times*, 16 Octubre de 1915).—Lord Bryce (*Times*, 18 Octubre de 1915 y Febrero 5 de

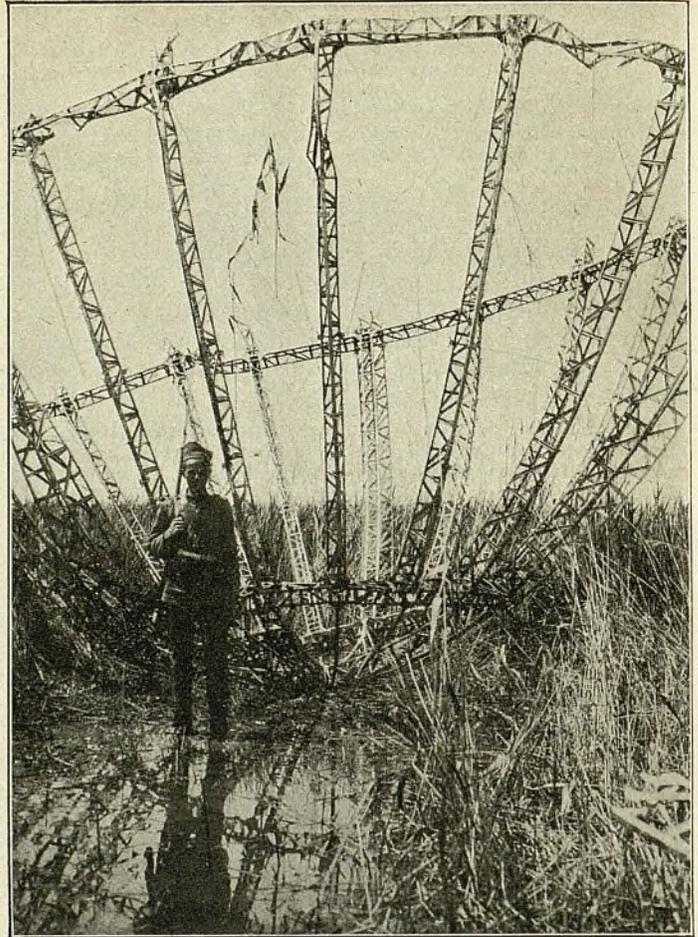


EL AEROPLANO ALEMÁN RECIBIÓ UN TIRO DE LOS CAÑONES INGLESES EN EL "WATER-JACKET."

1916, p. 3). — W. Sanday, Profesor de la Universidad de Oxford (*Times*, Octubre 19 de 1915). — Lister Drummond (*Times*, id.). — W. Osler (*Times*, Febrero 12 de 1916, p. 7). — Sydenham, que en materia de represalias no admite más que el empleo de gases, más o menos inofensivos, en las trincheras. (*Times*, id.)

El honorable Profesor Sanday parece sobre todo preocupado con la idea que su país comparezca ante el gran Congreso de Naciones (*Great Convention of the Nations*), una vez terminada la guerra, con la conciencia limpia (*clean hands*). (*Times*, Febrero 7 de 1916, p. 9.)

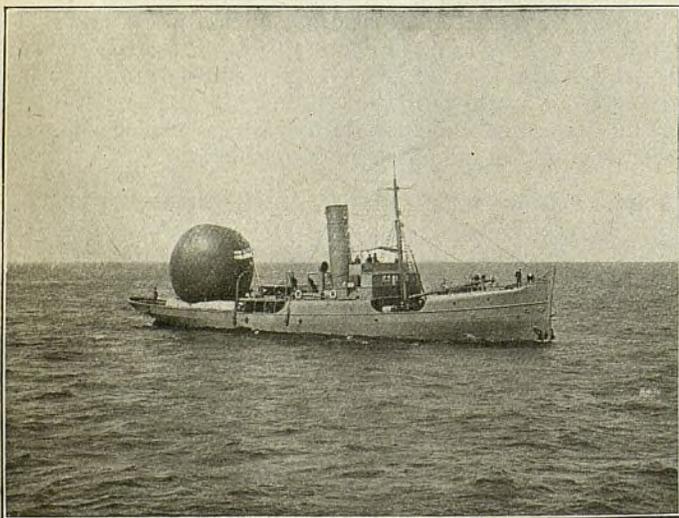
Es cierto que para consolarse de la implacable dureza del



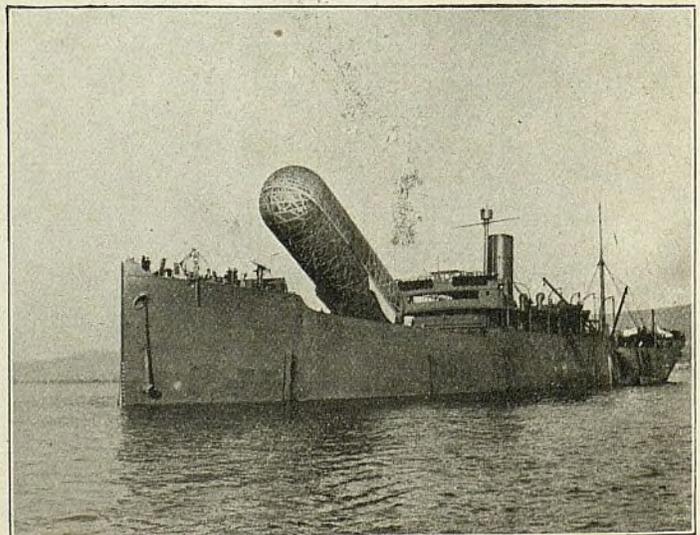
UN EXTREMO DEL ZEPPELIN DESTRUIDO EN SALÓNICA. — UN SOLDADO SERVIO DE CENTINELA.

vencedor, le quedarán al vencido los ojos para llorar, como dice M. Bismarck,—y la desdeñosa piedad de los neutrales.

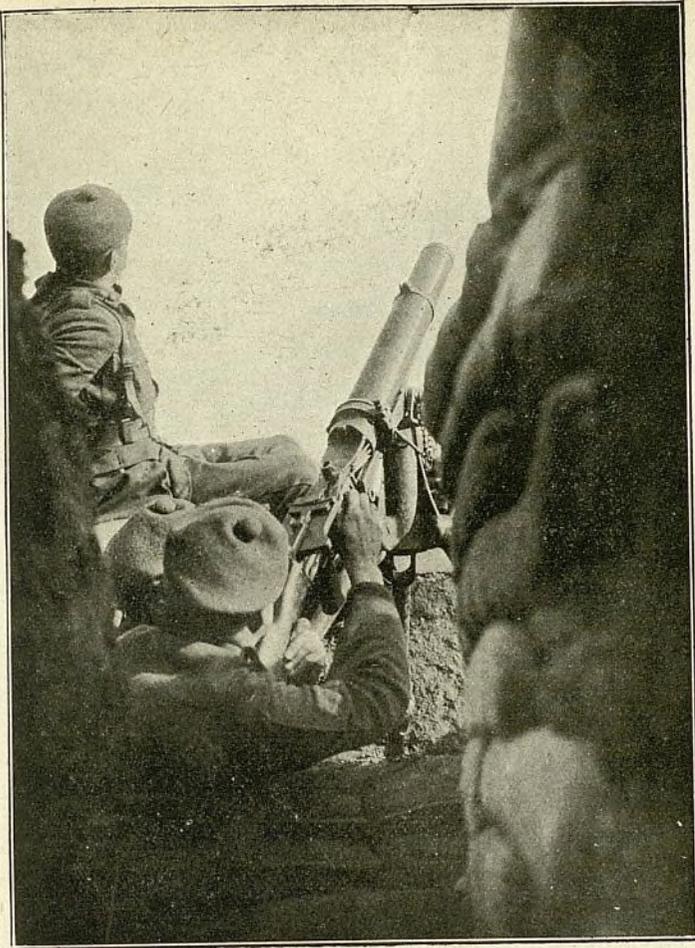
La conducta inflexible contra los homicidas de mujeres y niños ha merecido en cambio la aprobación del gran escritor Arthur Conan Doyle (*Times*, Octubre 18 de 1915, p. 9, y *Times*, Enero 22 de 1916, p. 9; *Times*, Febrero 8 de 1916, p. 9), así como la de gran número de personajes, uno de los cuales, decía: "Nos estamos esclavizando con erróneos motivos de conciencia; con ello ofrecemos una prima a los violadores del derecho — *premium to the law-breakers*. (W. D. Gainsford, *Times*, Octubre 20 de 1915, p. 9, col. 5.)



BUQUE CONDUCIENDO UN GLOBO.

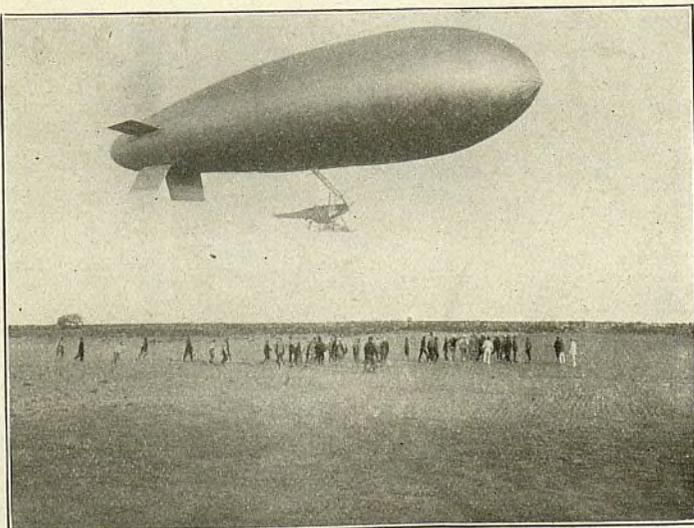


GLOBO DE OBSERVACIÓN ELEVÁNDOSE DE UN BUQUE.

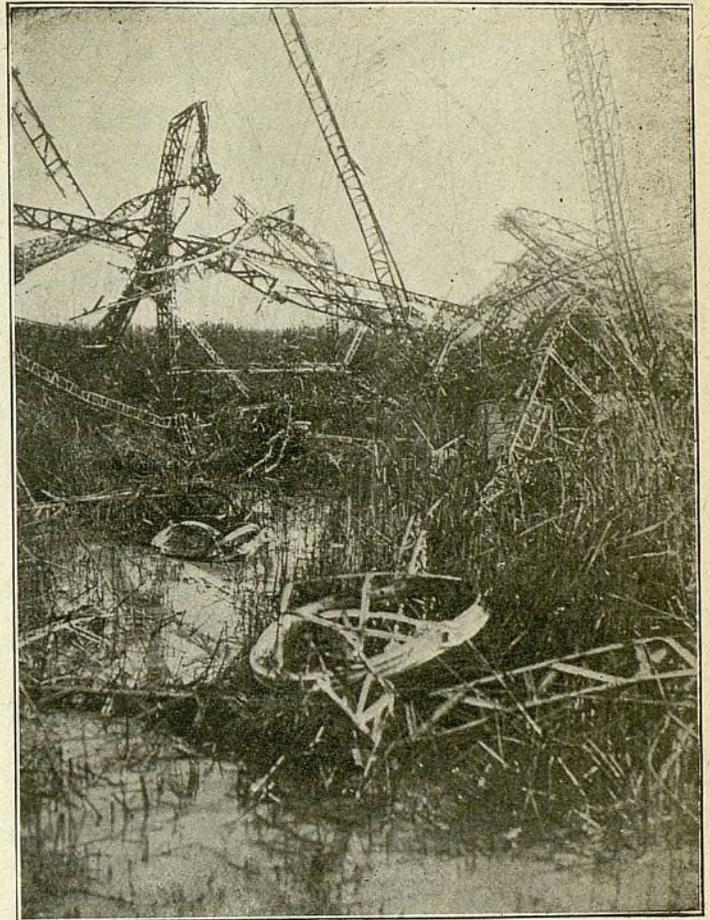


AMETRALLADORA DISPARANDO CONTRA UN AEROPLANO ALEMÁN.

En esta fecha, el Gobierno británico, al ser interrogado en la Cámara de los Comunes por M. Joynson-Hicks sobre la política de represalias aéreas, contestó, por intermediario conducto de M. Tennant, con la evasiva siguiente: "La política de represalias ha sido siempre causa de controversias. *El Royal Flying Corps* (Cuerpo Real de Aviación) es un cuerpo destinado a realizar operaciones militares. Las abominables incursiones del enemigo sobre ciudades abiertos y poblaciones sin defensa, no deben tener por resultado distraer la energía de nuestras fuerzas combatientes de su deber militar esencial." (*Aplausos.*) (Cámara de los Comunes, Octubre 20 de 1915. *Times*, Octubre 21 de 1915, p. 14, col. 2.)



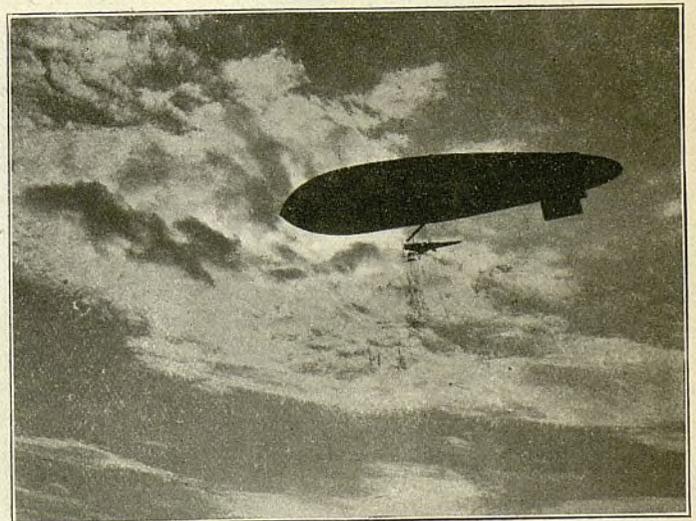
UN DIRIGIBLE NAVAL BRITÁNICO, VOLVIENDO DE UNA EXCURSIÓN.



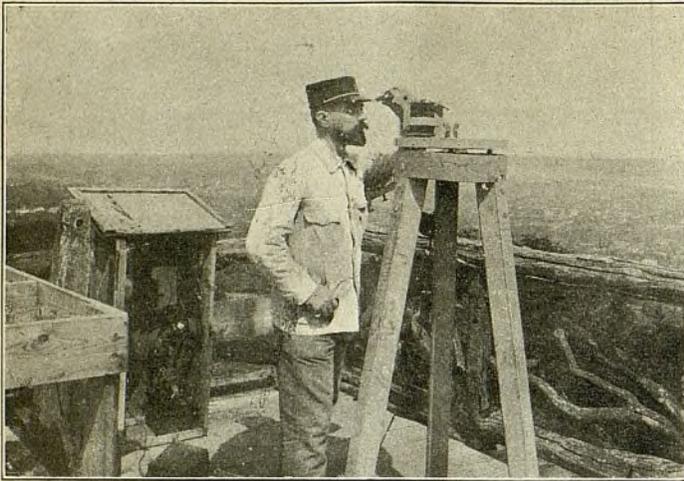
EL ZEPPELIN ABATIDO EN SALÓNICA, CAYÓ EN UN PANTANO.

En una carta dirigida al *Times* (Febrero 4 de 1916, p. 7), Lord Rosebery pide "se haga a esas gentes comprender lo que significa su triunfo, haciendo una visita por el estilo a sus propios hogares." Véase también su réplica, *Times*, Febrero 8 de 1916, p. 9: "*Reprisal is a choice among evils of which the act is the least, as being the surest protection of our women and children, and as a measure which is, therefore, due to them.*"

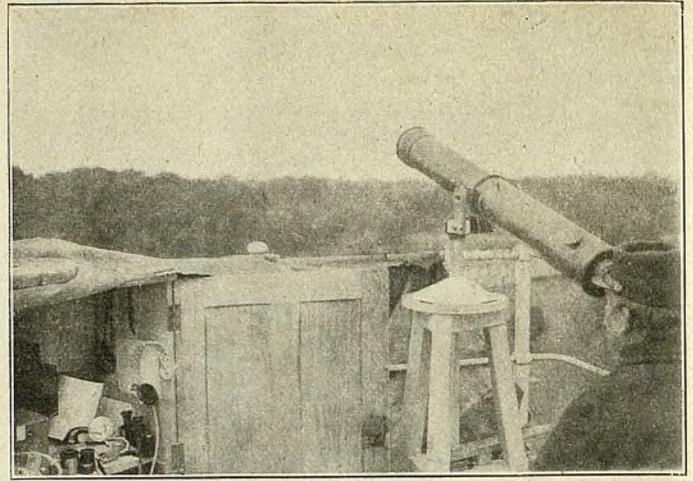
Además, *A plea for facing facts*, del Profesor J. H. Morgan, que termina con esta reflexión: "Temo a veces que nuestro idealismo no sea más que una forma de la estupidez (*only a form of stupidity*). (*Times*, Febrero 9 de 1916, p. 9.) Frederic Harrison se adhiere abiertamente a la opinión



DIRIGIBLE NAVAL BRITÁNICO FOTOGRAFIADO A LA PUESTA DEL SOL.



PUESTO DE OBSERVACIÓN EN EL CAMPO ATRINCHERADO DE PARÍS.



UN PUESTO DE OBSERVACIÓN.

del Profesor J. H. Morgan. (*Times*, Febrero 11 de 1916, p. 7.)

En cuanto al Profesor W. Sanday, lejos de sentirse conmovido por el *Plea for facing facts*, ni por los hechos mismos, insiste sobre "su sentido propio." (*Times*, Febrero 11 de 1916, p. 7.)

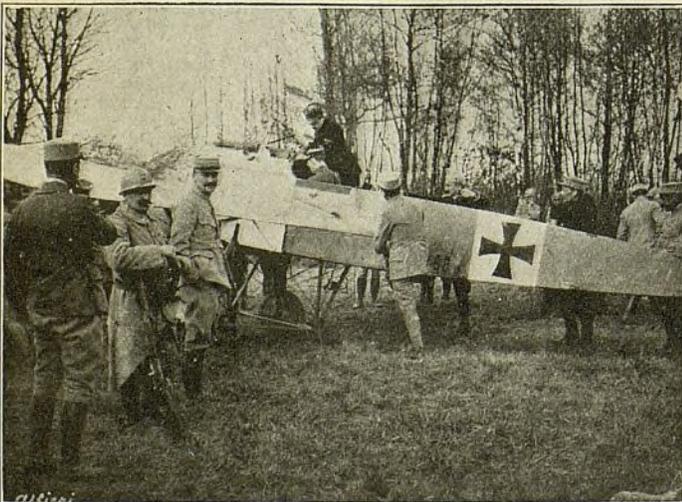
El *Times*, poco partidario, personalmente, de las *représalias*, estima, cuerdamente, que para hablar de ello conviene, antes, contar con los medios materiales de llevarlas a cabo. "La hora de hablar de *représalias* sólo llegará cuando nos sintamos más fuertes de lo que hoy estamos." (*Times*, Febrero 11 de 1916, p. 7, col. 2.)

Hay espíritus clarividentes que no se hacen ilusiones sobre el carácter de la lucha, destructiva y sin misericordia, reñida por Alemania en el actual conflicto, tanto por tierra o por mar, como en los aires:

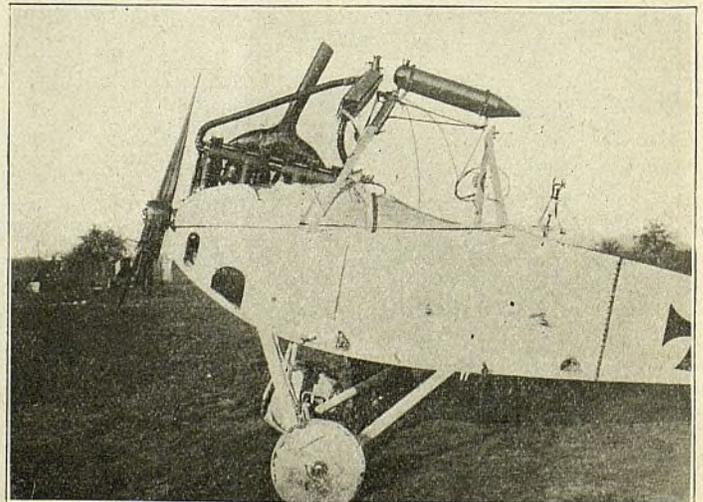
"Tienen los alemanes la idea de que la guerra de razas debe desarrollarse como una guerra entre tribus salvajes. Si la antigua distinción entre combatientes y no combatientes es rechazada por Alemania, debemos todos hacernos combatientes, y cuanto más pronto, mejor" (*Daily Graphic*, Febrero 12 de 1916.)

Pero lo más elevado, según el *Standard* del 9 de Febrero, 1916, es considerar siempre como más cristiano presentar al adversario la otra mejilla. No obstante, se llegará quizás hasta "parlamentizar" el asunto de la aviación:

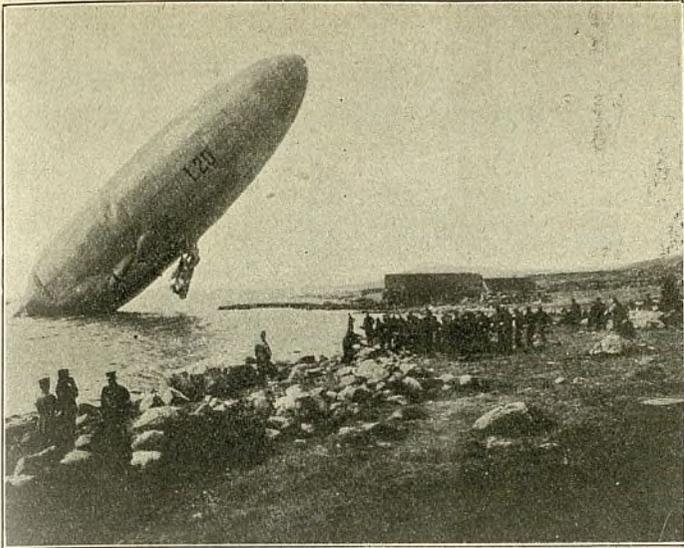
"Según se sabe en medios bien informados, y a pesar del atentado cometido la semana pasada, el Gobierno inglés no ve ninguna razón para imitar a los alemanes, ya sea construyendo dirigibles, ya sea adoptando la práctica de *représalias* ayudada de hidroaeroplanos que operasen sobre las ciudades más populosas del enemigo.



UN "FOKKER" CAIDO EN CHAMPAGNE.



UN AVIATIK ALEMÁN CAPTURADO EN FRANCIA.



EL ZEPPELIN L 20 QUE CAYÓ EN EL MAR CERCA DE NORUEGA, DESPUÉS DE UNA EXCURSIÓN A ESCOCIA.

p. 3, col. 1.) El Obispo de Gales, partidario de la ley del talión, fué el único que no cedió en su opinión.

Alemania recobra su serenidad y torna a enviar Zeppelines e hidroaviones sobre el territorio de la filantrópica Inglaterra, y se dispone a cubrirla una vez más de bombas incendiarias, perfeccionadas.

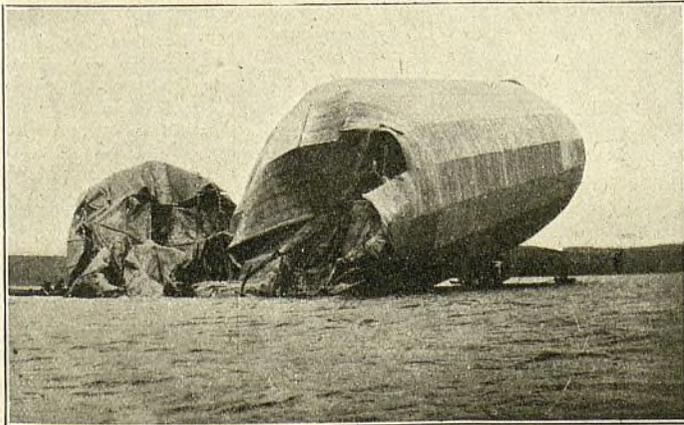
El 9 de Febrero de 1916 comenzaron los hidroaviones alemanes a tirar obuses en Ramsgate, sobre las escuelas de Broadstairs, etc.; hubo tres víctimas: dos mujeres y un niño. (War Office, *Times*, Febrero 10 de 1916, p. 9.)

El domingo 20 de Febrero de 1916, en Lowestoft y otras localidades de Kent, seis hidroaviones alemanes lanzan 17 bombas sobre la población civil mientras ésta se dirigía a la iglesia. Hubo tres víctimas, entre ellas un niño. El 5 de Marzo de 1915, bombardeo de la costa oriental inglesa por los Zeppelines. Total: tres hombres, cuatro mujeres, cinco niños, muertos; 33 civiles heridos, etc.

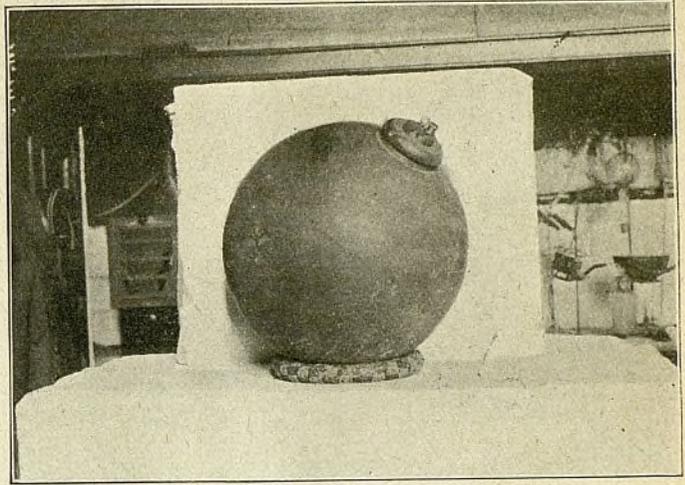
Y como ante adversarios de tan fácil trato, sería en verdad un error mortificarse, Alemania urde contra Inglaterra un ataque aeromarítimo nuevo en su género, ante el cual la admirable longanimidad de nuestros amigos de allende la Mancha tendrá oportunidad de ejercitarse:

"Según el *Sum*, de Nueva York, Mr. Thomas R. Macmachen, ingeniero aeronauta y presidente de la Sociedad Aeronáutica Americana, ha declarado que cree posible un ataque dirigido contra Inglaterra por una flota alemana compuesta de acorazados armados con cañones de 17 pulgadas (alrededor de 431 mm.), escoltada por una flotilla de Fokkers y de Zeppelines, provistos de un nuevo cañón neumático de proyectiles capaces de penetrar cualquier blindaje.

La fecha en que se desarrolle esta gran operación dependerá sobre todo de los resultados que se obtengan en los ensayos que se



EL ZEPPELIN L 20 ROTO EN DOS MITADES.



UNA GRAN BOMBA LANZADA POR UN ZEPPELIN. NO HIZO EXPLOSIÓN.

hacen del nuevo aparato aéreo de destrucción, el cañón neumático o lanzatorpederos. Mr. Macmachen cree que dicha arma será puesta a prueba dentro de algunas semanas en un gran "raid" de Zeppelines que se efectuará sobre Londres.

Desde hace cuatro años, los expertos de la casa Krupp se vienen ocupando de la fabricación del torpedero aéreo, el cual es hoy un hecho. El tubo lanzatorpederos del cañón neumático tiene más o menos ocho pies de largo (casi 2 m. 40). Se ha empleado el aire comprimido, con motivo del peligro que presentaría el empleo de la pólvora en un cañón de ese calibre, abordo de un aparato aéreo. El proyectil tiene una velocidad inicial de 650 piés (185 metros, más o menos) por segundo. Esta considerable velocidad evita la desviación causada por las corrientes y los movimientos del dirigible. El proyectil se dirige en línea recta al blanco con una velocidad creciente, y lo alcanza en pocos segundos.

El proyectil pesa cuatro y media libras; su punta es tan dura y tan aguda como la de una tijera al frío, y su fuerza de choque es de catorce toneladas. Puede agujerear las placas de blindaje, e ir a hacer explosión en el interior." (Agencia Havas, Febrero 12 de 1916.)

Los austro-alemanes trabajan también, según sus métodos, en Italia:

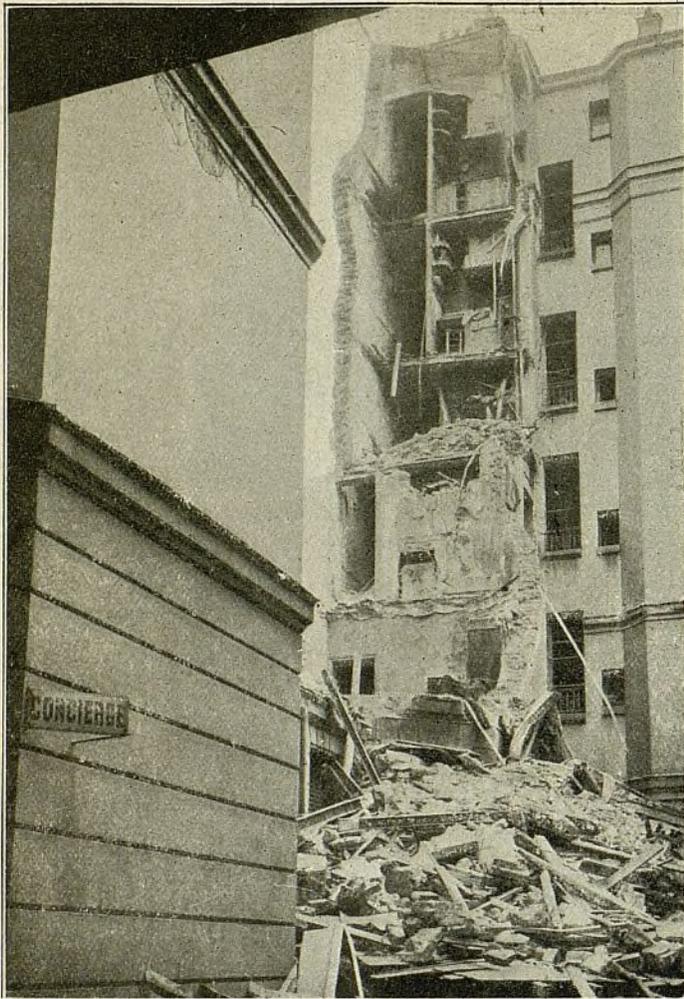
"Aeroplanos enemigos han lanzado bombas sobre Codigoro, Bottrighe y Ravenne: en la población civil, quince muertos y varios heridos entre mujeres y niños.

En Ravenne han sido averiados: el hospital civil, centro de la Cruz Roja, y la Basílica de Saint-Apollinaire, uno de los monumentos más hermosos del arte bizantino." (Roma, Febrero 12 de 1916.)

El 14 de Febrero, aeroplanos enemigos lanzaron bombas incendiarias en Bergame, en Brescia, en Monza sobre la capilla expiatoria del Rey Humberto; el 15 en Schio (Vicenze), en Rimini, en Milán sobre la Puerta Romana. Los muertos y heridos han sido numerosos entre la pobla-



OFICIALES FRANCESES EXAMINANDO LOS RESTOS DEL ZEPPELIN L 77, DESTRUIDO EN BRABANT-LE-ROY.



UN ZEPPELIN HA VOLADO SOBRE PARÍS.

ción civil. El 21 se reanudó el ataque aéreo en Brescia, sobre el hospital, donde ondeaba la bandera de la Cruz Roja (1).

Pero también, ¿por qué se les ocurre a los adversarios colocar hospitales — iglesias y monumentos históricos o artísticos — en la trayectoria de nuestros obuses? decía más o menos M. de Bismarck, a quien se reprochaba, el 12 de

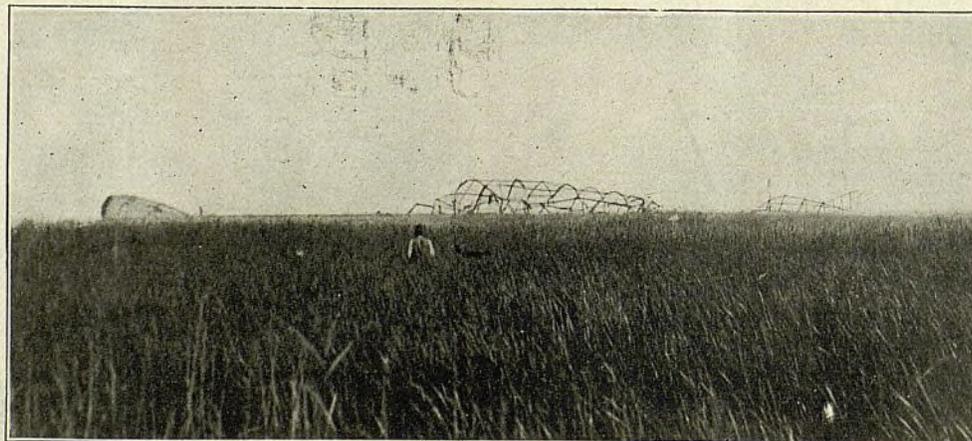
(1) Italia parece estar dotada de menos resignación que Inglaterra:

"Cuando todos seamos soldados, nos dejaremos de quejas inútiles sobre la barbarie del enemigo; los peritos y los estetas no darán ya su opinión sobre el valor de las obras de arte destruidas o averiadas: cesarán los discursos.

El país entero no pensará más que en una cosa: hacer sentir al enemigo que no sufrimos pasivamente sus ataques, sino que con audacia igual a la suya sabremos llevar nuestra guerra como él, y mejor que él, a sus hogares." (*L'Idea Nazionale*, Febrero 15 de 1916.)

Pero, mejor que Inglaterra, ¿puede Italia ya en este momento pasar de las palabras a los actos?

Con todo, Laibach acaba de ser bombardeado por aviones italianos. Esta réplica será más eficaz que las exhortaciones del Papa a los "Emperadores del Centro."



ZEPPELIN ABATIDO EN SALÓNICA.

Ayuntamiento de Madrid



EL PUESTO DE UN "ESCUCHA." — ESTE APARATO PERMITE OIR EL RUIDO DEL MOTOR DE UN AEROSTATO DESDE UNA GRAN DISTANCIA.

Enero de 1871, ante París, el bombardeo del Pantheón (1). Es además con un espíritu de moralidad superior como "el pueblo elegido" recurre a la crueldad.

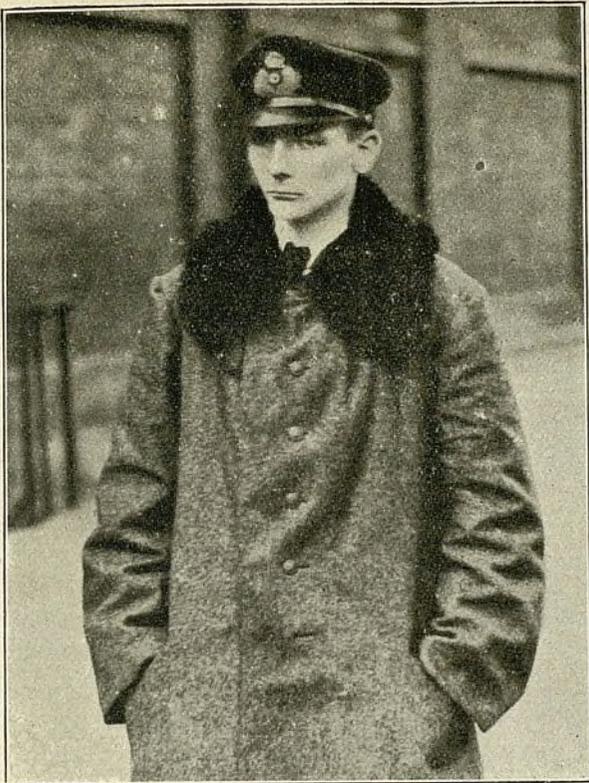
El Mayor alemán Moraht nos explica en el *Berliner Tageblatt*: "No comprendo sobre qué se basa el reproche de crueldad que contra nosotros se eleva; empleamos esta arma por poner más rápidamente fin a la guerra y acelerar la paz."

Con tan piadosa intención, la *Gaceta Popular de Colonia* anuncia que si los Zeppelines reaparecen sobre París, lo que suceda no será comparable con lo hasta hoy registrado." (Febrero 19 de 1916.)

La caridad del *Taegliche Rundschau*, de Berlín, no es menos ardiente:

"Cuando nuestros Zeppelines parten a realizar sus obras de destrucción, van acompañados del deseo y la aprobación de todo un pueblo. Estos raids la conciencia del pueblo los sanciona, y hasta los exige, que estamos convencidos que en nuestros dirigibles poseemos un arma cuyo empleo brutal puede influenciar y acelerar el fin de la guerra.

(1) Memorias de Bismarck, M. Busch, París, I (1899), p. 249.



EL 2.º COMANDANTE DEL L 15.



OTRO OFICIAL DEL ZEPPELIN L 15.

En los momentos actuales, la ley suprema que gobierna nuestro amor hacia el prójimo es: ¡Haced todo aquello que puede traer a Alemania un fin cercano y victorioso en esta guerra!

Por eso tenemos la conciencia sana cuando nuestros dirigibles emprenden sus incursiones, y con mayor razón todavía, cuando sus vuelos son más frecuentes y sus efectos destructivos más eficaces."

Para la humanidad, los alemanes son unos bienhechores desconocidos.

ED. CL.

PARIS, Marzo 7 de 1916.

2.º *Post-Scriptum*. — Tranquilizada por el espíritu de mansedumbre de la cristiana Inglaterra, Alemania continúa honrándola por modo particular con el mortífero vuelo de sus aeronaves.

En seis días, del 31 de Marzo al 6 de Abril de 1916, 16 Zeppelines han volado sobre territorio inglés. En dos de estas incursiones, los Zeppelines han venido por compañías de 5 o 6, y lanzado bombas, incendiarias o de otras. (*The Times*, Abril 7 de 1916, p. 9, col. 6.)

El mismo diario ha publicado una estadística de las víctimas inglesas habidas en las incursiones de los aerostatos alemanes de 19 de Enero de 1915 al 5 de Abril de 1916. El número de víctimas se eleva a 1,044, de las cuales 325 fueron muertos y 719 heridos entre la población civil, mujeres y niños en su mayoría. (*The Times*, Abril 7 de 1916, p. 9, col. 6.)

El Capitán Persius, dice en el *Berliner Tageblatt*:

"Como en la guerra submarina, no creemos en modo alguno que las expediciones de Zeppelines podrán, por sí solas, reforzar la opi-

nión de los que piden la paz; pero debemos considerar la suma de factores que contribuirán a este resultado. Los ataques aéreos en número mayor causarían tantos daños que nuestras posibilidades de triunfo serían aumentadas de modo notable. La pérdida de material es poca cosa en comparación con el éxito obtenido en estas tres incursiones. Esperemos que nuestros Zeppelines continuarán su campaña eficaz sobre el suelo inglés." (*Le Matin*, Abril 6 de 1916.)

¿Estimularía el valiente oficial alemán con idéntica serenidad a los aviadores de su tierra, a fin de que éstos asesinasen las mujeres, los niños y los apacibles habitantes de las ciudades inglesas, si, debido a una legítima retorsión, la sangre de los seres indefensos corriera en Berlín, o simplemente en Colonia, bajo las bombas de los aviones de los aliados?

Madame Sarah Bernhardt, en una entrevista solicitada por el *Weekly Dispatch* (15 de Abril de 1916), no lo cree:

"Golpe por golpe: he ahí, a mi ver, cuál debe ser la política de los aliados respecto de estos raids aéreos. . . . Oponer a toda incursión de los alemanes una incursión más formidable. . . . Nuestras bombas deben caer en el corazón de Alemania. Sabemos que la opinión pública en Alemania aprueba todo nuevo atentado.

Estoy convencida de que si enviamos veinte aeroplanos que siembren el terror en la población de Colonia, la amenaza de los raids aéreos disminuirá."

La ilustre trágica da un ejemplo de la feliz alianza entre el genio del arte y el buen sentido.

PARIS, Abril de 1916.

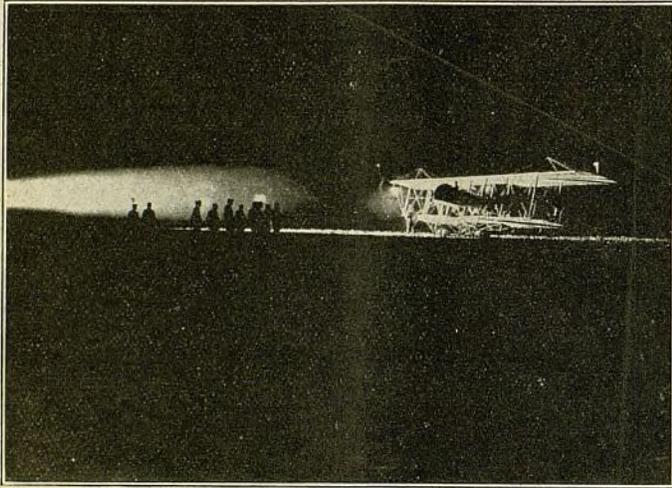


EL ZEPPELIN L 15 SE HUNDE EN EL TÁMESIS.

Ayuntamiento de Madrid

La estadística de las víctimas inofensivas causadas por las aeronaves, no ha sido aún cerrada.

El domingo 23 de Abril de 1916 — para los valientes no hay reposo dominical — un aeroplano enemigo ha volado sobre Dover y 3 Zeppelines lanzaron bombas incendiarias



UN AVION DESCENDE A ALTAS HORAS DE LA NOCHE.

en las costas inglesas. Durante la noche del 26 de Abril, registróse otro *raid* de Zeppelines sobre los condados de Kent y de Essex, de la boca del Támesis y los alrededores de Londres. De nuevo, víctimas civiles.

Entretanto, un avión alemán causó al lanzar bombas la muerte de unas mujeres en Dunquerque.

Pero acaso, ¿no es menester asegurar el porvenir de la Confederación europea bajo la tutela del espíritu alemán, *der europäische Staatenbund unter der Obhut des deutschen Geistes*, como lo expresa el poeta Richard Dehmel? (P. Seuppel, *Journal de Genève*, Abril 26 de 1916.)

Así, Alemania, nuevo Mesías, se sacrifica ante la obra de amor que, por mandamiento de Dios, ha recibido ella la austera misión de ejecutar sobre la tierra.

Los predicadores alemanes (1) tienen ahí la revelación clara. He aquí su sermón para la Pascua de 1916:

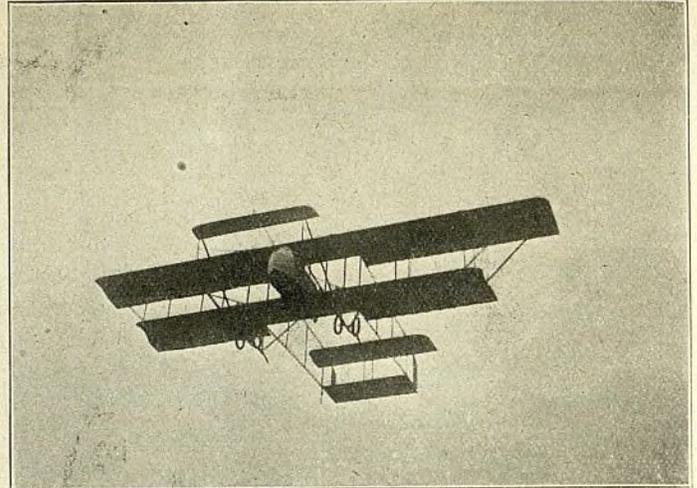
El Profesor Reinold Selsberg, de la Facultad de Teología de Berlín:

“Nosotros no odiamos a nuestros enemigos. Seguimos el mandamiento de Dios que nos manda amarlos. Mas consideramos que hacemos una obra de amor matándolos, haciéndolos sufrir, quemando sus casas, invadiendo su territorio. El amor divino se halla difundido por el mundo, pero los hombres deben sufrir para salvarse. El

(1) *El Standard*, L. Delay, *Echo de Paris*, Abril 26 de 1916, p. 2, col. 4.



LA INMENA MAYORÍA DE LAS BOMBAS ARROJADAS POR LOS ZEPPELINES EN INGLATERRA, no ha caído en establecimientos o edificios militares.



UN FARMAN EN PLENO VUELO.

maestro ama a sus discípulos, mas los castiga. Alemania quiere a las demás naciones, y las castiga por el bien de ellas mismas.”

El pastor Philipp, pastor de la corte de Berlín:

“Así como el Todopoderoso hizo crucificar a su hijo a fin de que se cumpliera la obra de redención, así Alemania se halla destinada a crucificar a la humanidad para salvarla.

La humanidad debe salvarse por medio de la sangre, por el fuego y por la espada. Los guerreros alemanes no derraman regocijados la sangre de otras naciones; es para ellos un deber sagrado que no sería posible descuidar sin cometer un pecado.

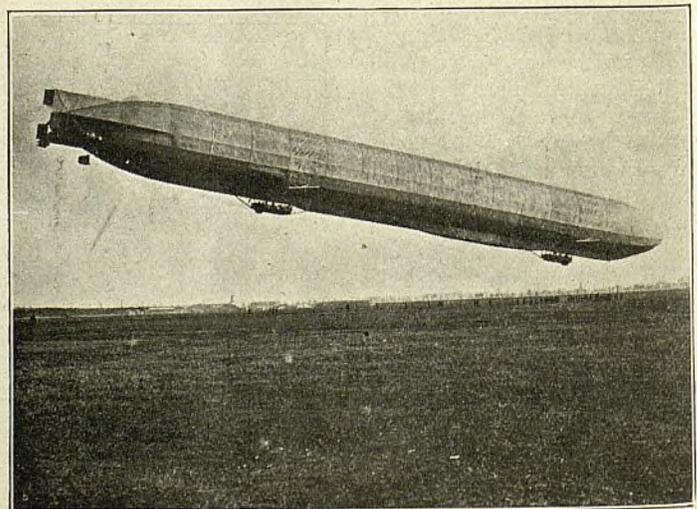
A nuestra pureza debemos el haber sido escogidos por el Todopoderoso para acertar el golpe de espada sobre los pueblos pecadores. La divina misión de Alemania, hermanos míos, consiste en *crucificar* a la humanidad. En consecuencia, el deber de los soldados alemanes es pegar sin piedad; deben matar, deben quemar, deben destruir. Toda medida ejecutada a medias sería impía, ésta debe ser una guerra sin piedad.

Alemania tiene por tarea divina realizar la destrucción de aquellos que personifican el mal. Cuando la obra sea completa, el fuego y la espada no habrán sido empleados en vano: esa será la redención de la humanidad.”

El pastor Loebel, de Leipzig:

“Alemania defiende la cristiandad, sus enemigos son los de la religión verdadera. Es esta conciencia de nuestra misión lo que nos permite regocijarnos y sentirnos felices, con el corazón lleno de gratitud, cuando nuestros instrumentos de guerra derriban a los hijos de Satán, y cuando nuestros maravillosos submarinos, instrumento de la venganza divina, arrojan al fondo del mar a millares de seres no elegidos.

Nosotros debemos combatir a los perversos valiéndonos de todos los medios posibles; sus sufrimientos deben ser agradables, sus gritos de dolor no deben conmover los sordos oídos alemanes. No puede haber en ello compromiso con el infierno, piedad para los servidores de Satán; en otros términos, nada de cuartel para



EL ÚLTIMO MODELO DE ZEPPELIN, MANIOBRANDO CERCA DE BERLÍN.

los ingleses, los franceses, los rusos, y para todos los pueblos que se han dado al diablo, que han sido en consecuencia condenados a perecer por sentencia divina."

La vía es tortuosa. Pero al final del camino, por donde Alemania, luciendo el traje blanco de los elegidos, nos guía, con su mano un poco ruda, encontraremos, con el yugo alemán, la paz espiritual y el goce interior.

Se necesitaría ser un pecador harto empedernido para no sentirse conmovido por la magnanimidad alemana.

— Desde el punto de vista militar, tales exhortaciones no son despreciables. Todo soldado se cree soldado de Dios y obra en consecuencia.

No hay que ver, pues, en estas prédicas el piadoso delirio de unos cuantos sacerdotes; entran en el plan metódico de la organización de la guerra. El pueblo alemán ignora la



COMBATE EN EL AIRE ENTRE TRES BIPLANOS ITALIANOS Y DOS BIPLANOS Y TRES MONOPLANOS AUSTRIACOS.

fantasía. En todos los dominios, su voluntad tiende siempre hacia su fin principal, que consiste en utilizar todos los factores para acrecentar el poder del instrumento destinado a asegurar en el mundo, su reino moral y material.

En todo caso, si se compara esta actitud con la de los Obispos reunidos en Canterbury, en Febrero de 1916 (V. supra, p. 22), debemos reconocer que, en una lucha donde se juega la existencia de las Naciones, no es sobre los pastores ingleses en quienes el "espíritu de la guerra" ha descendido.

Edmond Clunet

PARÍS, Mayo 1.º de 1916.

NOTA.—El día 2 de Mayo de 1916, por la noche, incursión de 6 Zeppelines en las costas orientales de Inglaterra. York ha sufrido particularmente. 38 víctimas, entre las cuales hubo 12 mujeres y un niño (War Office).

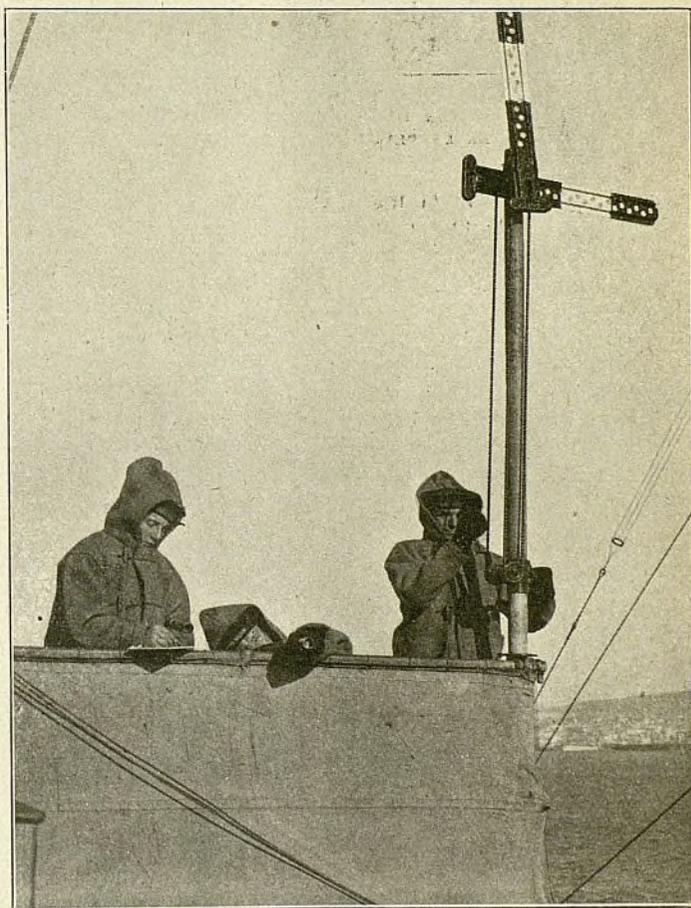
Para esta fecha, o sea después de 36 raids de los dirigibles alemanes sobre Inglaterra, el total de víctimas desde el 19 de Enero 1915 asciende a 326 muertos y 729 heridos.

E. C.

ECOS.

En el *Journal de Genève*, el Coronel Feyler hace algunas apreciaciones de "verdadero sentido común" sobre las operaciones de los aliados en tierra y mar. "Desde el 21 de Febrero, — dice — el ejército alemán ha estado tratando de tomar la fortaleza de Verdún, y para estos momentos ha perdido de 300 a 400,000 hombres, no tan sólo sin haber tomado aún el fuerte, sino que ni siquiera los puntos inmediatos que le serían indispensables.

"El buen sentido dirá que a estas fechas, el ejército alemán de Verdún es un ejército que no ha logrado su propósito. Este mismo buen sentido diferirá cualquier conclusión definitiva hasta el día en que los asaltos hayan



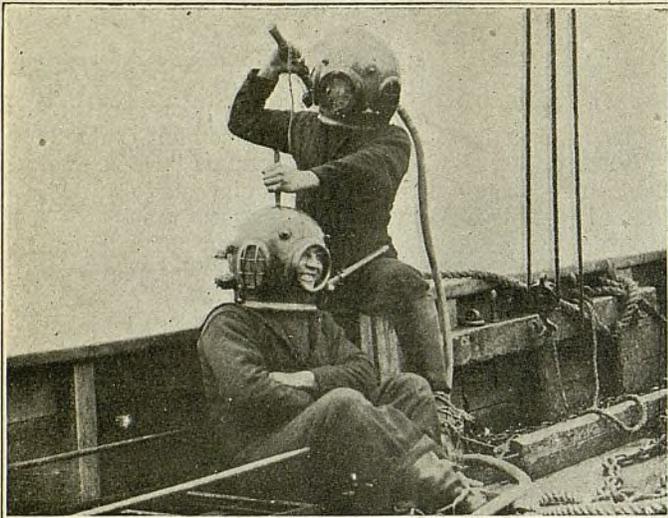
SEÑALANDO EN EL MEDITERRÁNEO, CERCA DE SALÓNICA.

cesado; pero ese día, y sobre todo si el asaltante se retira, se dirá que el ejército alemán ha sido derrotado.

"Ha sido pues preciso buscar alguna salida. Esto no era posible por el frente ruso, ni en los Balkanes, ni en Asia Menor. La expedición de Egipto se ha abandonado, en el frente italiano la lucha no es favorable y atravesar Suiza para rodear a Belfort es peligroso.

"Les quedaba el mar. La victoria naval sería un consuelo ante la derrota de Verdún. El problema estaba planteado. Los pabellones ondearon en las ventanas, los alumnos de las escuelas salieron de vacaciones."

EL diputado socialista alemán Stöbel, redactor en jefe del *Vorwärts*, pronunció un notable discurso en el Reichstag durante la discusión del presupuesto de finanzas. Las declaraciones del orador socialista, que han provocado los aplausos de sus camaradas y las protestas de los demás miembros de la Asamblea, son las siguientes:



BUZOS QUE EXAMINARON EL BARCO ALEMÁN HUNDIDO QUE TRAJÓ ARMAS PARA LA REVUELTA EN IRLANDA.

“Mientras se asesina en masa, y los ingresos de los capitalistas aumentan de una manera extraordinaria, el pueblo sufre la más grande miseria. Millones de individuos han perdido la vida en esta terrible carnicería del pueblo, miles de otros han sucumbido víctimas de enfermedades, y sin embargo, los capitalistas realizan beneficios escandalosos.

Esta guerra, lejos de haber aportado una mejoría moral, ha acumulado, por el contrario, todas las inmundicias.

Desde su principio, las deudas del Imperio alcanzaban la cifra ya formidable de cincuenta o cincuenta y cinco mil millones, y por poco que la guerra dure, aun cuando sea seis meses solamente, esta cifra llegará a ochenta mil millones. Si por desgracia durase más tiempo, nuestra deuda pasará bien pronto de los cien mil millones.

Nuestro presupuesto imperial no da una imagen sincera de la realidad; es un presupuesto ficticio que no persigue otro fin que engañar la opinión pública.

Esta guerra no debe ser llevada hasta la inconsciencia completa, no solamente por razones de orden humanitario o por evitar la disminución creciente de la población, sino más bien por razones financieras y económicas.

Todos los que tenemos una responsabilidad en esta Cámara debemos comprender que la guerra debe terminarse lo más pronto posible. Es inútil tener en cuenta el provecho de nuestros capitalistas, que han contribuido en gran parte a desatar sobre el mundo este horrible cataclismo.”

El Ministro de Hacienda Helfferich, en su respuesta, se contentó con declarar que las palabras del Diputado Stöbel no eran dignas de un buen alemán.

SU SANTIDAD el Papa ha nombrado como uno de sus capellanes de cámara, al Padre Meurice Carton de Wiart, hermano del Ministro de Justicia de Bélgica.

Los periódicos alemanes ponen el grito en el cielo, porque las ciudades de Trèves, Carlshue y Mulheim han sido bombardeadas por los aviones aliados. ¿Quieren nuestros lectores saber qué ciudades han sufrido la visita de los aviones alemanes del 6 de Febrero al 19 de Mayo de 1916?

Béthune ..	..	Seis veces.
Amiens ..	..	Tres.
Hazebrouck ..	..	Tres.
Bar-le-Duc ..	..	Dos.
Epernay ..	..	Cuatro.
Fismes ..	..	Tres.
Saint-Dié ..	..	Trece veces bombardeada por un cañón a larga distancia y por un avion.
Gerardmer ..	..	Cinco.
Luneville ..	..	Nueve.
Baccarat ..	..	Cinco.
Raon-l'Etape ..	..	Cinco.

Indice

PÁGINAS INGLESAS:	PÁGINA.
La Resistencia de la India contra la Intriga. — Lord Hardinge of Penshurst	2
Una Opinión Neutral	4
Rusia e Inglaterra	4
La Batalla de Jutlandia.—Texto oficial	5
PÁGINA DE "PUNCH"	13
PÁGINAS FRANCESAS:	
Del empleo ilícito que los Alemanes hacen de las Aerona- ves de Guerra. — Maître Edouard Chonet	14
ECOS	31

Los grabados intercalados en el texto nos han sido bondadosamente facilitados en obsequio de los lectores de AMÉRICA LATINA, por el Alfieri Picture Service, Londres, por el Daily Mirror, el Daily Graphic, The Sphere, y por varios simpatizadores de esta publicación.

Edición de Londres: No. 17.

AMÉRICA LATINA.

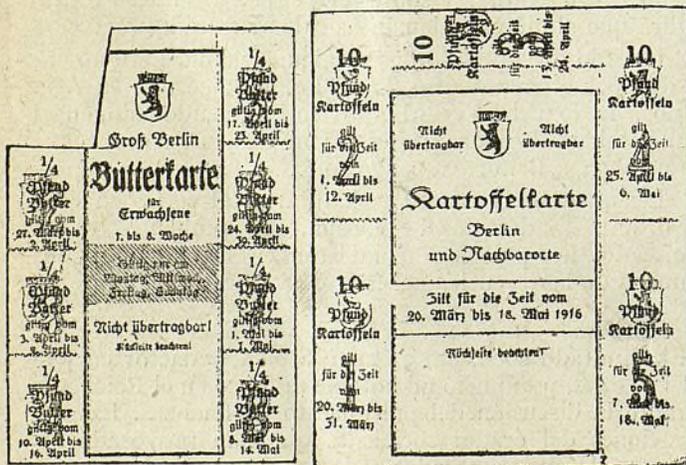
Oficinas { 54, GRESHAM STREET, LONDON, E.C.
62, RUE SAINT-LAZARE, PARIS.

Dirección Telefónica: "RIOSBA, LONDON."

Editor y Director,
BENJAMIN BARRIOS

Esta publicación es obra de propaganda, y su distribución será enteramente gratuita.

Si sabe Vd. de alguna persona que no haya recibido esta publicación, y ambos simpatizan con nuestro programa, sírvase hacérselo saber para subsanar desde luego esta falta involuntaria. Puede escribirse indistintamente a una de las dos oficinas. Escribiendo a ambas complicará innecesariamente nuestra labor.



TARJETAS USADAS EN BERLÍN, PARA PODER OBTENER LA CANTIDAD DE MANTEQUILLA Y PATATAS ASIGNADAS A CADA HABITANTE.

Ayuntamiento de Madrid