

merciales que desvaneciesen toda sospecha. Pero si realmente han existido esos buques, entendemos que la flotilla de Hull no fué cómplice en su totalidad de lo que fraguaban los japoneses, porque si la flota rusa hubiera seguido el derrotero normal, habría sido punto menos que imposible á los de Hull interponerse en su camino. Siguiendo de lejos á la escuadra rusa, cuando ésta arribó al Dogger las embarcaciones misteriosas se metieron entre los barcos de pesca, juzgando magnífica aquella ocasión para realizar un ataque.

Nos llama poderosamente la atención, un hecho no explicado satisfactoriamente hasta ahora. ¿Por qué el vapor hospital que acompañaba á los barcos pescadores, luego de recoger algunos heridos, tardó siete días en arribar á Hull y pasó todo este tiempo en el mar? Dice el capitán que los heridos estaban muy bien atendidos á bordo y que permaneciendo embarcados tenían derecho al jornal, que hubieran perdido al ingresar en el hospital; dadas las circunstancias en que se desarrolló el incidente, la explicación anterior es poco convincente.

La transmisión al barco almirante ruso de un despacho transmitido por los aparatos de telegrafía sin hilos, despacho que luego se vió era apócrifo, demostraría que los japoneses están envueltos directamente en las ocurrencias del Dogger, y son los verdaderos responsables de lo sucedido. No obstante, dudamos que sea cierta la transmisión del despacho de referencia.

En suma: ó los torpederos rusos que todos creían en Cherbourg fueron los causantes de lo acontecido—hipótesis poco probable, porque se hubieran dado á conocer,—ó los japoneses, á bordo de embarcaciones mercantes, promovieron los sucesos. La Comisión internacional aceptará una de estas dos versiones ó propondrá otra, pero es difícil que llegue á conocer la verdad. Han transcurrido demasiados días, y los protagonistas del drama y cuantos tienen relación más ó menos directa con él, han sido ya aleccionados y saben qué es lo que á su nación respectiva conviene que declaren.

El gobierno y la prensa del Japón, aunque han protestado de que se pudiera suponer que lo de Hull fué debido á los japoneses, no han puesto en sus protestas aquel fuego y aquella indignación que tan bien cuadran

al inocente. La declaración oficial del gobierno induce á serias meditaciones. ¿Qué significa la afirmación de que ningún barco japonés estaba á menos de 200 millas del Dogger? ¿Es que efectivamente algunos barcos con bandera japonesa ostensible ó encubierta han llegado al Atlántico, y posiblemente al Mediterráneo? ¿O bien aquel equivoco concepto tiene por objeto despertar más aun las alarmas de los rusos y dar pie á nuevos conflictos, que sean otros tantos obstáculos con que tropiece en su viaje la escuadra rusa?

El Capitán SUBRIO ESCÁPULA

EL FERROCARRIL ORENBURG-TASHKENT

Hace pocos días han terminado los trabajos de una vía férrea, la de Orenburg á Tashkent, casi tan importante como la transiberiana y acaso más que las de la India.

Orenburg es una ciudad de 6.000 habitantes, situada junto al río Ural, en la frontera asiático-europea, y es una de las mejores puertas que tiene Rusia para penetrar en Asia.

El ferrocarril se dirige desde Orenburg á Ilenk, sobre el Ilek, uno de los tributarios de la izquierda del Ural; de Ilenk á Atkinbinsk, Kazalinsk y Perovsk, en el Turkestan, desde donde cruza en línea recta las estepas para terminar en Tashkent. En los trabajos se han invertido cuatro años, pero en realidad el esfuerzo principal se ha ejecutado desde la guerra con el Japón, pues el príncipe Khilkoff comprendió desde el primer momento la importancia de la nueva línea de comunicación, aunque no fuera más que como medio de contener á Inglaterra en los límites de una prudente actitud.

De San Petersburgo á Orenburg se tardan 72 horas en tren, y cuatro días de Orenburg á Tashkent, en vez de los diecinueve que antes se empleaban viajando en taranta: la distancia entre las dos últimas poblaciones es de 2.160 kilómetros.

Aunque el nuevo ferrocarril abrirá grandes horizontes al comercio ruso y al del Asia central, su importancia como factor estratégico es mucho mayor. Hasta ahora Tashkent ha sido asiento de una guarnición de 10.000 hombres, pero en adelante será el centro de abastecimiento y la base avanzada de los rusos en Asia. El 1.º y el 2.º

cuerpos de ejército del Turkestan, cuyos cuarteles generales están en Ashkabad y Tashkent, pueden ser reforzados rápida y fácilmente. Las tropas de Odessa, Simpheropol, Kieff, Kharkoff y Moscou, que invierten sesenta días en llegar á Mukden, tardarán sólo catorce días en llegar á Tashkent. Por otra parte, en esta ciudad abundan los cuarteles y los grandes edificios, capaces de contener un incalculable ejército y una cantidad enorme de provisiones.

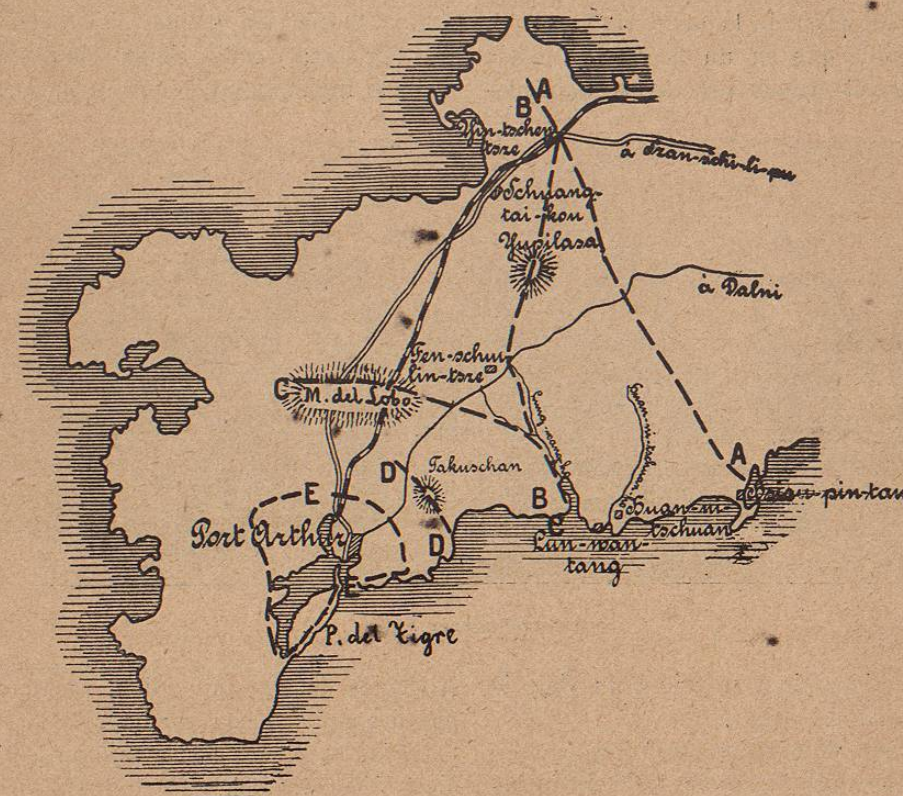
De este modo, los rusos se han puesto en

necesidades del Estado, aplazando la apertura al tráfico de pasajeros y mercancías hasta Julio de 1905.

ABASTECIMIENTO DE CARBÓN

DE LOS BUQUES EN MARCHA

El viaje de la segunda escuadra rusa del Pacífico á los mares de la China, si efectivamente es este su destino, es una empresa de la que no hay ejemplo en las guerras



A A.—Línea de defensa de los rusos en el mes de Junio
B B.—Segunda línea de defensa exterior
C C.—Tercera línea de defensa exterior
E E.—Recinto de fuertes permanentes.

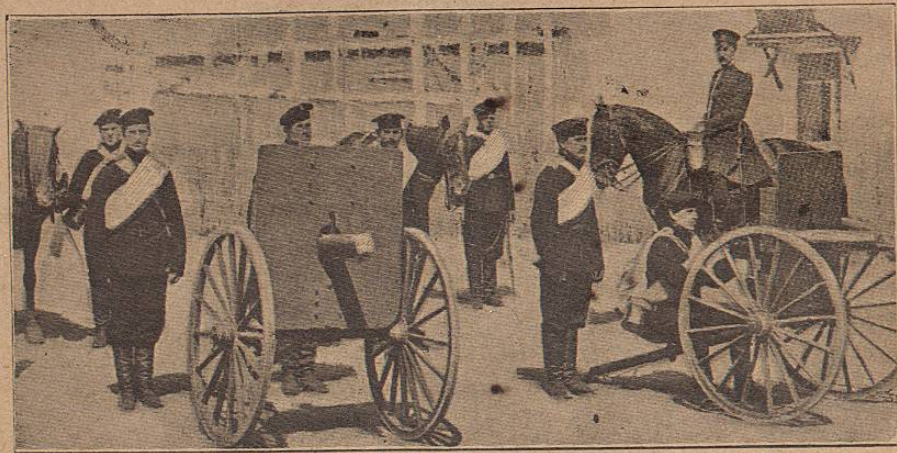
actitud de concentrar un ejército colosal contra la India inglesa, mucho más fácilmente que contra el Japón. La amenaza que esto supone para la Gran Bretaña salta á la vista, y ha contribuido sin duda á que el gobierno de Londres no se haya mostrado tan arrogante como acostumbra y haya soportado con calma el incidente de Hull. Porque conviene advertir que aunque el ferrocarril de Orenburg á Tashkent ha comenzado á prestar servicio, el gobierno ruso lo ha reservado por el momento á las

modernas, pues son tantas y tan graves las dificultades con que habrá de tropezar la flota, que no es extraño que marinos eminentes y muchas personas de reconocida competencia en estos asuntos hayan puesto en duda y llegado á negar la posibilidad de tal viaje.

Cuando la navegación se efectuaba á la vela, bastaba, para una larga travesía, que el barco llevase consigo las provisiones y agua suficiente, así como los elementos necesarios para reparar averías ligeras. Pero

con la navegación á vapor las cosas han cambiado, porque el movimiento del barco sólo se obtiene á copia de cantidades enormes de carbón, y un pequeño aumento, por insignificante que sea, en la velocidad normal de marcha, que es de unas 10 millas, se traduce en un consumo de combustible inmensamente mayor y que no guarda proporción con el crecimiento de velocidad.

Aunque en los barcos de guerra, la mayor parte de los sollados se destinan á las máquinas y á carboneras, como el volumen del navío es proporcionado al de sus máquinas y al peso de la artillería y coraza, es imposible que en un acorazado pueda reservarse el espacio preciso para almace-



Ametralladoras rusas

nar el combustible necesario á un viaje de más de 2 á 3 mil millas.

En tiempo de paz, los depósitos de carbón que se encuentran en los principales puertos y en todos los mares, permiten el abastecimiento regular, y el viaje se verifica sin tropiezo. No sucede lo mismo en tiempo de guerra, porque las llamadas leyes de la neutralidad, que cada cual interpreta á su manera, impiden que las flotas beligerantes puedan repostarse de carbón, en los puertos neutrales, sin limitaciones.

Inglaterra es la que ha dado la pauta á las demás naciones en este asunto; pero en el fondo, ha procedido así por su propia y única conveniencia, porque siendo la única potencia que posee estaciones carboneras en todos los mares y en todos los continentes, tiene la seguridad de que tanto en paz como en guerra no faltará combustible á sus flotas, cualquiera que sea la parte del

mundo en que se hallen; y cerrando dichas estaciones á los demás Estados, quita libertad de movimientos á las escuadras extranjeras y queda por lo tanto dueña de todos los mares. Si se comprende, pues, que la Gran Bretaña tenga grande interés en poner trabas y limitaciones á que los barcos de los beligerantes se provean de carbón en las estaciones inglesas, no se concibe que otras potencias marítimas se inspiren en la conducta de Inglaterra.

Pasadas las costas de Portugal, la escuadra rusa, en su derrotero á los mares de la China, tocará casi exclusivamente en puertos ingleses; y como Egipto obrará según le dicte Inglaterra, y lo mismo harán otras

potencias de segundo orden, resulta que, prácticamente, están cerradas á los rusos todas las estaciones carboneras desde Francia á Wladivostock, porque Inglaterra interpreta en este caso las leyes de la neutralidad negándose á facilitar carbón á la segunda escuadra del Pacífico.

Para resolver dificultad tan grave y que para muchos es insuperable, no les ha quedado á los moscovitas otro camino que procurar el abastecimiento de carbón en alta mar, trasladando el combustible desde los transportes que lo conducen á los acorazados y cruceros. Esta operación es extraordinariamente difícil y muy lenta. Varias marinas, en particular la británica, la han ensayado, pero nunca hasta ahora el ensayo ha llegado al terreno práctico.

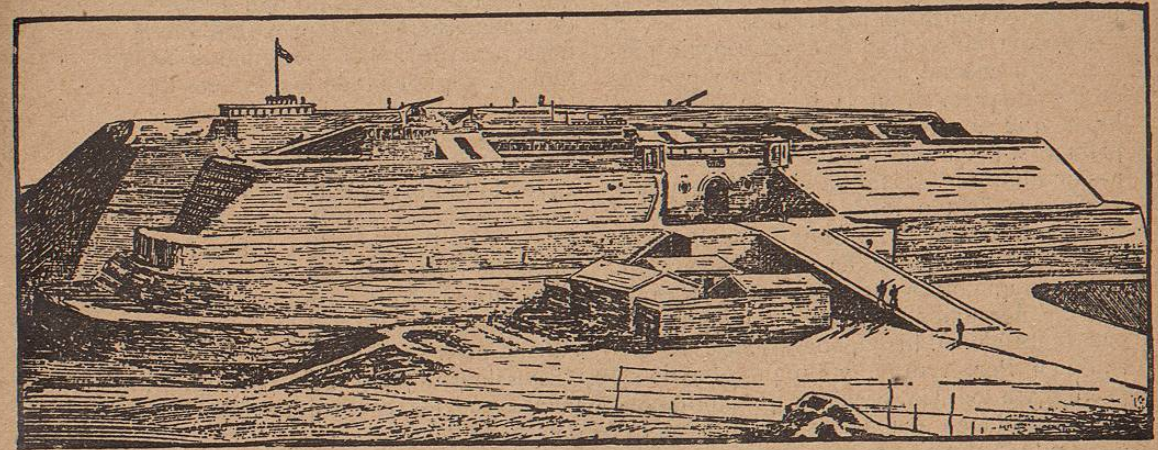
En principio, dos son los medios existentes para abastecer de carbón á un barco de guerra. El primero, experimentado por los

franceses, consiste en atracar el barco transporte al de guerra, y pasar por las escotillas y aberturas de la obra muerta el carbón. Pero los movimientos irregulares impresos por las olas á los dos barcos, son siempre causa de averías y accidentes. Se ha debido renunciar á este método tan primitivo y apelar á otro mejor, que aun cuando no fácil es practicable.

El aparato transportador reglamentario en la marina inglesa es el Temperly-Miller. Consiste en principio en un cable de acero tendido entre el barco de guerra y el buque transporte que va á remolque del primero. Un carrito conteniendo cuatro ó cinco sacos de carbón corre suspendido del cable,

de un barco á otro. El acorazado inglés *Trafalgar*, á cuyo bordo se ha ensayado este aparato, ha podido embarcar 30 toneladas de carbón por hora, marchando á una velocidad de 10 millas. Reduciendo la velocidad, se puede alcanzar la cifra de 40 toneladas.

Antes de darse á la mar, la escuadra rusa ha practicado minuciosamente las operaciones descritas, valiéndose de aparatos algo diferentes del Temperley, pero acerca de los cuales se guarda el secreto. De todos modos, será muy interesante saber si es posible el abastecimiento de carbón de toda una escuadra, verificado en alta mar y de un modo casi incesante.—J. B. y L.



El fuerte Woshungo, de Port-Arthur

y va de un barco á otro por un sistema de va-y-ven. El cable conductor tiene uno de sus extremos sujeto á la gavia del trinquete del barco carbonero, y el otro se arrolla al rededor de una polea fija á un mástil que se iza en la popa del acorazado, puesto que los palos de un buque de guerra sólo sirven para las señales y para fines militares.

Desde la cala del barco carbonero los sacos de carbón son elevados á la gavia por medio de un torno; allí, dos marineros los enganchan, en grupos de tres ó cuatro, al carrito móvil, el cual en seguida se dirige por el cable al acorazado. Al llegar á su destino, el carrito tropieza con un tope y los sacos quedan desenganchados automáticamente, cayendo al puente. Si el personal encargado de estas operaciones es inteligente y práctico, cada grupo de sacos de carbón invierte 25 á 30 segundos en pasar

CRÓNICA DE LA GUERRA

Operaciones en la Mandchuria. (25 Octubre al 4 de Noviembre).—Como presu- miamos en nuestra última *Crónica*, las operaciones militares en el Sha no han estado muchos días suspendidas. El mariscal Oyama ha tratado de salir de la falsa situación en que le puso la ofensiva de Kuropatkin, y ha emprendido un movimiento de avance contra el centro, extendiendo á la vez el ala izquierda hacia el O.; al mismo tiempo, el general Kuroki parece querer ganar terreno al E. Pero apenas emprendidos estos movimientos, respondieron los rusos llevando á cabo reacciones ofensivas, y los japoneses han quedado detenidos por segunda vez, de modo que hemos vuelto al estado de cosas existente al terminar la batalla del Sha. Si los japoneses fracasan en otro ataque, será Kuropatkin quien tomará la ofensiva, porque antes de que concluya Noviembre podrá disponer de todo el 8.º cuerpo de ejército europeo. Más les hubiera valido á los japoneses no salir de las líneas de Liao-Yang.

Sitio de Port-Arthur. (21 de Octubre al 4 de Noviembre).— Si creemos lo que nos cuentan los japoneses y lo que rezan los despachos de Chefú, Port-Arthur ha sucumbido otra vez, y si el sitiador no ocupa la plaza es porque no quiere, pues no hay ya fuertes que le cierren el paso.

Para celebrar dignamente el cumpleaños del Mikado, que nació el 3 de Noviembre, el general Nogi dispuso un asalto final y definitivo, como los anteriores. El 26 de Octubre, todas las baterías del sitiador, reforzadas con cañones de grueso calibre recién desembarcados en Dalny, rompieron el fuego, concentrando el tiro contra los fuertes del centro, que cierran el valle por donde la vía férrea llega a Port-Arthur. Después de tres días de preparación, y adelantados los trabajos de aproche que permitieron avanzar a cubierto hasta pocos centenares de metros de los fuertes, el 29 de Octubre comenzaron los asaltos.

Durante cinco días se combatió sin piedad y sin cuartel, no cejando los japoneses en los ataques, ni en la defensa el sitiado, hasta que se agotaron las energías de los primeros, por haber perdido muchos millares de hombres. ¿Cuál ha sido el resultado verdadero de tan formidables embestidas? No lo sabemos todavía: unos despachos afirman que el sitiador ha sido rechazado, mientras que otros aseguran que han caído en su poder todos los fuertes del centro. Si esto fuera cierto, los japoneses habrían entrado en Port-Arthur, y aunque el sitio se prolongara todavía, creemos que no hubieran vacilado en obtener ese triunfo moral que tanto hubiera reanimado a la opinión pública, harto decaída, del Japón. Pero tampoco es probable que los rusos, cuyas fuerzas decrecen cada día, hayan podido conservar todas sus posiciones, por lo que probable es que el sitiador haya logrado alguna ventaja parcial que le acerque a la consecución de su fin, cuya obtención, sin embargo, no creemos sea inmediata.

Port-Arthur sigue resistiendo, parcial ó totalmente, y ahora más que nunca Stössel y sus heroicas tropas se batirán como leones, á menos de que les falten municiones de boca y guerra.

Si disponen de ellas en cantidad suficiente, los japoneses están aun muy lejos del fin, porque perdidos los fuertes del N., el promontario de Liao-ti-shan, donde en los últimos meses los rusos han construido grandes trabajos de fortificación, será un baluarte que permitirá prolongar la resistencia durante semanas ó acaso meses, dando tiempo á que se resuelva la crisis en la

Mandchuria ó en el mar; y ocupando los rusos Liao-ti-shan, que domina todas las alturas de Kuan-Tung, seguirá cerrado el puerto á la escuadra japonesa y no podrá considerarse dueño de la plaza el sitiador.

La flota rusa de Port-Arthur no ha salido del puerto. Aunque no falta quien atribuya este hecho á que los fuegos de la artillería japonesa han echado á pique los barcos del sitiado, la distancia á que de la rada interior se encuentran las baterías de sitio; lo incierto del tiro de las mismas contra un objetivo que cambia de lugar y cuya situación exacta se desconoce; y la consideración de que lo importante para el sitiador es apagar los fuegos de los fuertes y no gastar municiones casi en balde, exponiéndose á que las baterías de la plaza, en libertad de acción, atajen los progresos del sitio; son otras tantas razones que inducen á creer que los barcos rusos no han sufrido averías de consideración. Es probable que la marinería auxilie á las menguadas tropas de Stössel, y que cuando los fuertes del N. estén á punto de caer, ó poco antes, la escuadra rusa salga del puerto, aunque corra á una destrucción segura; obrando así habrá allanado la misión que debe cumplir la segunda escuadra del Pacífico; pero si antes de que ésta llegue á los mares de la China sucumbe Port-Arthur y los barcos que hay en el puerto son destruidos por sus mismos tripulantes, habremos de concluir que la marina rusa sirve para bien poca cosa.

El gobierno japonés ha permitido últimamente que los corresponsales de la prensa den á conocer las operaciones realizadas ante Port-Arthur en los meses de Julio á Octubre. Los relatos son muy incompletos y confusos, pero revelan la espantosa carnicería de que fué víctima el ejército japonés. Solamente en los combates del 19 al 24 de Julio, perdió el sitiador 14.000 hombres. El beri-beri produjo en tres meses 16.000 bajas. Port-Arthur habrá costado á los japoneses, si resiste un mes más, más de 80.000 hombres, y distraído de la Mandchuria más de 200.000. ¡Y aun hay quien habla del yerro de Rusia, conservando aquella importante plaza! Sin Port-Arthur, no quedaría á estas horas un solo ruso en la Mandchuria meridional, ó Kuropatkin habría debido retirarse á Kharbin, no á Thie-ling.

Kuropatkin será el hombre de mañana; los de hoy son Khilkoff y Stössel, á quienes deberá Rusia imperecedera gratitud.

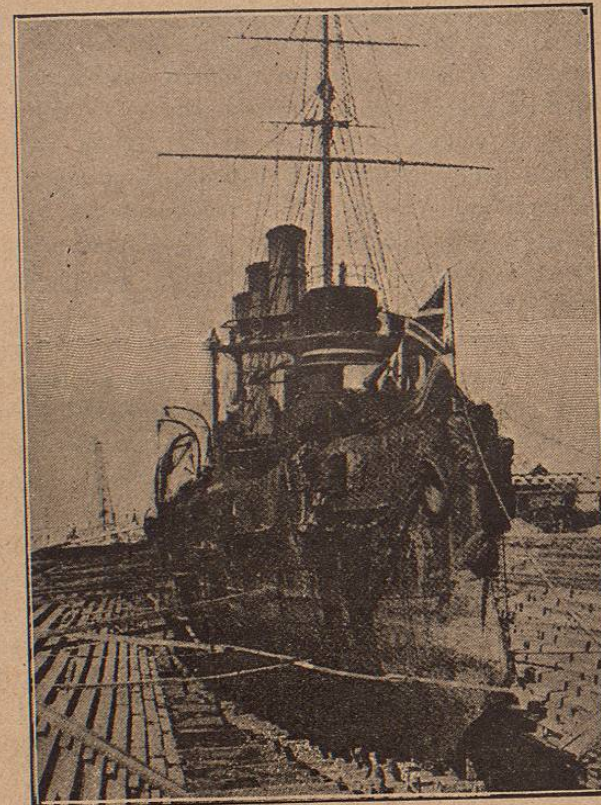
JUAN AVILÉS
Comandante de Ingenieros

5 de Noviembre de 1904

IMP. CASTILLO.

La Guerra Ruso Japonesa

SUMARIO: Lo que he visto en el Extremo Oriente, X, por A. G. Hales.—El «Askold» en la batalla naval del 10 de Agosto.—La marina de guerra de las grandes potencias, por J. B. y L.—Organización y movilización de tropas rusas, por M. de Z.—Crónica de la guerra, por Juan Avilés, comandante de Ingenieros.



El crucero «Askold» en los astilleros de Shanghai
(de las cinco chimeneas, desaparecieron las dos últimas)

LO QUE HE VISTO EN EL EXTREMO ORIENTE

X (1)

Una inmensa mancha gris parece haberse extendido sobre la Rusia europea, la sombra de las túnicas grises de un colosal ejército que se previene para lo que pueda acontecer. Es la respuesta de Rusia á las insensatas provocaciones de una parte de la

(1) Del *Daily News* del 12 de Agosto.

prensa británica en los diez últimos meses.

Las túnicas grises se encuentran en todas partes, desde Moskou á los confines de la Siberia, pero las que bordean la Mandchuria valen poco. Kuropatkin puede disponer de 460.000 hombres, que forman una masa heterogénea, en la que figuran muy pocos soldados del ejército regular, aunque el generalísimo debe haber recibido, al presente, alguna buena artillería y bastantes soldados instruidos que den cierta solidez á su me-