

EL

ECO DE DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montois y Garcia, Mayor 24. Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

SEGUNDA ÉPOCA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24.—Fuera de ella, trimestre 30.

Jueves 18 de Julio.

El Eco de Cartagena

LA PERDIDA DEL GROSSER KURFURST Y LO QUE ENSEÑA.

«Al editor del «Times.»

Señor: el pueblo de Inglaterra lamentará sinceramente las vidas perdidas y la destrucción del buque, que ha resultado de la colisión habida entre dos blindados de la escuadra alemana. Nuestros propios desastres nos hacen más sensibles á la desgracia acontecida á una potencia vecina y amiga; porque simpatizamos con ella en este sentimiento, no debemos descuidar las lecciones que el incidente proporciona.

Considerado el asunto respecto al personal, la pérdida del «Grosser Kurfurst» se atribuye en parte á inexperiencia. Vuestro corresponsal en su apreciable carta nos dice que los buques alemanes navegan de ordinario á menos de la mitad de la distancia que está recomendada á los británicos. Es cierto que las consecuencias peligrosas del sistema de navegacion en escuadra, debieran haber sido descubiertas tiempo hace, «si las suyas hubieran estado en la mar más frecuentemente y sus oficiales estuviesen más familiarizados con las variadas, y á menudo imprevistas contingencias incidentes de la navegacion en las aguas del canal de la Mancha, tan concurrido por otros buques.»

Apénas puede sostenerse con fundamento que un buque blindado navegando á máquina sea más difícil de manejar que un antiguo navio de línea á vela; pero las consecuencias de un choque son enormemente mayores, y actualmente los buques, «por economía permanecen demasiado tiempo en los puertos.»

Al navegar á la vela hay un gasto producido por el deterioro de cabullería y lona que probablemente ascenderá á una suma muy poco menor que el coste del carbon consumido en la misma travesía hecha á

máquina; pero el deterioro y destrucción en la maniobra y velas, es un cargo indirecto que no se nota hasta que el buque entra en reparacion despues de largas y distintas comisiones. El cargo del combustible, por el contrario, se siente inmediatamente, porque es un cargo directo.

De aqui proviene la tendencia á limitar los movimientos de los buques blindados á aquellas relativamente raras ocasiones en que los embajadores ó cónsules en el extranjero requieren se haga un alarde de fuerza en determinado paraje.

Debido á estos largos períodos de inactividad, los blindados no están en la mar el tiempo suficiente para proporcionar á sus oficiales la experiencia para manejar los enormes barcos que hoy se confían á su cuidado.

Debe recordarse que no hasta que el comandante sea hombre de toda confianza y experiencia: cada uno de los oficiales que está obligado á hacerse cargo de una guardia, debe ser un completo oficial de marina, y sus subalternos podrán con la práctica diaria adquirir la aptitud marinera que solo se consigue en la mar.

La pérdida del «Grosser Kurfurst» puede ser presentada como un ejemplo bien evidente de la necesidad de distribuir la fuerza en mayor número de buques de moderado tonelaje; para disminuir los inevitables riesgos de las operaciones navales.

Concentrar nuestro poder naval en buques tan enormes é inmanejables como los últimamente construidos, resultaría un sistema erróneo si nos viéramos obligados á hacer frente á las exigencias prácticas de una guerra.

Si el «Grosser Kurfurst» hubiera sido un buque más corto y más manejable, hubiera podido gobernar á tiempo para evitar el tremendo choque del «Konig Wilhelm.» Si este último hubiera tambien sido menos gigante en sus dimensiones, hubiera podido franquear el paso á su desgraciado compañero.

La destrucción del «Vanguard» y

del «Grosser Kurfurst» han demostrado que el espolon es la más terrible de las armas en un combate naval; mientras más acertado sea su uso, mas fatales serán sus consecuencias. La posibilidad de dar un golpe ó de evitarlo, dependerán de la velocidad y de las propiedades de evolucion de los buques empeñados en un combate. Supuesta la igualdad en el coste y tonelaje, será más formidable la escuadra que cuente con mayor número de buques de espolon, moderadamente protegidos, y suficientemente marineros en alta mar.

Los buques de 9.000 y 12.000 toneladas usarán del espolon con menos ventaja que los que tengan una mitad menos en sus dimensiones. Las buenas propiedades para evolucionar, serán, pues, mas esenciales que los blindajes resistentes y que los proyectiles de gran peso. Las alternativas de victoria ó derrota dependerán ahora, más que nunca, de la habilidad y arrojo de los comandantes.

Del daño que ha sufrido el «Konig Wilhelm» se desprende además que el uso del espolon entraña un peligro no despreciable, aun para el buque que ataca.

En las escuadras compuestas de un corto número de buques de gran costo, aumentarán las dudas y precauciones de los comandantes, precisamente cuando el modo de combatir exija echar á un lado toda duda ó fluctuacion si ha de alcanzarse un éxito favorable.

¿Es probable que un comandante entre en combate con todo aquel poco temor de las consecuencias con que han sido ganadas las más grandes batallas navales, sabiendo que su buque representa una gran parte del poder naval de su país? Al concentrar nuestro poder, como hemos hecho últimamente, aumentamos de tal modo la responsabilidad, que el oficial de marina no podrá prescindir totalmente de ella, ni aun en los momentos del combate.

Debemos, pues, aligerar el peso de la responsabilidad que hoy abruma á los comandantes, aumentando la fuerza numérica de las escuadras,

de modo que la pérdida de un buque deje de ser un desastre abrumador.

No es la primera vez que llamo la atención del público y de las autoridades navales sobre este modo de considerar la cuestion. Trabajé con mi amigo M. Graves en pedir se construyeran pequeños buques de espolon y monitores para la defensa de nuestros puertos; poco se ha hecho como consecuencia de nuestras recomendaciones. Siguiendo la via que nos indicó M. Barnaby, he trabajado otra vez con el almirante para que proveyera á la nacion de una cantidad de botes torpedos que protejan nuestros grandes buques blindados del enjambre de asaltantes que pueden presentarse á combatirlos, si bien éstos quizás en dimensiones, proporcionados con el tan justamente llamado torpedo.

Mr. Reed nos ha recordado que las potencias que no están en estado de hacer el desembolso que exigen el «Dreadnought» ó el «Inpenible» pueden multiplicar considerablemente aquellas eficacisimas armas ofensivas.

La falta de botes torpedos en nuestra escuadra del mar de Mármara ha mejorado afortunadamente, mientras que los rusos han encontrado dificultades para procurarse con igual prontitud embarcaciones semejantes. Está sin embargo, bien recien te la ansiedad penosa que han sentido tanto el bravo almirante que man la la escuadra del Mediterráneo, como el mismo almirante ruso, por no haber tenido en tiempo de paz á proyección de estos pequeños e indispensables auxilios á las modernas escuadras.

Los defensores de buques pequeños de tipos especiales han admitido siempre que una potencia naval de primer orden debe tener escuadras de buques blindados á propósito para navegar en alta mar, con el objeto de mantener en ella su superioridad por lo que se defendido que «los buques auxiliares de tipos especiales debían encontrar acogida en un buen plan de construcción.»

Quando el presupuesto de Marina fue presentado al empezar la legislatura