NOTAS PROFESIONALES.

ALEMANIA.

Artificios de guerra empleados por los alemanes.—Los alemanes han empleado durante el transcurso de la guerra, en los paises enemigos y aún en los neutrales, artificios de *sabotage* para paralizar las fábricas de los aliados, para echar a pique los buques de guerra y mercantes, para incendiar sus aprovisionamientos de víveres y de municiones y para destruir los inmuebles de las poblaciones que abandonaban en su retirada.

Diversos periódicos franceses, italianos y suizos, han hablado ya de los lápices incendiarios y de las espoletas retardadas, pero la descripción de estos artificios nunca fué precisa; ahora que ya son completamente conocidos, describiremos los más importantes:

Artificios contra las instalaciones hidroeléctricas.—La primera noticia de estos artificios, destinados a destruir las canalizaciones de agua a presión, se encuentran en la *Gazzete de Lausanne* de 19 de agosto de 1916. He aquí la noticia dada por dicho periódico:

«La semana última, como consecuencia de un aviso recibido de las autoridades italianas, la justicia del cantón de Vand, asistida por el profesor R. A. Reiss, director del laboratorio de policía científica de la Universidad, examinó los paquetes y maletas abandonados en el depósito de equipajes de mano en la estación de Lausanne. Ninguno de los paquetes y maletas parecía sospechoso. Solo una caja de madera llamó la atención, y al abrirla resultó que estaba vacía; pero desconfiando el perito la transportó a su laboratorio y la deshizo, siendo grande su estupefacción al encontrar cuidadosamente ocultos, en ranuras de las paredes, 36 tubos de metal con punta de ebonita. Cada tubo estaba rodeado de un plano en papel vegetal.

El examen de estos planos dió a conocer que eran reproducciones de las cartas del Estado Mayor italiano a 1 por 25.000 y a 1 por 50.000, de la región del Simplón y del Monte Cenis.

Las instalaciones hidroeléctricas estaban señaladas con tinta roja, y las conducciones de agua y las presas con tinta verde.

El perito procedió a abrir uno de los tubos y pudo comprobar que estaba destinado a hacer explosión bajo el agua. En efecto, después de haber atravesado el agua una delgada membrana de caucho, se infiltra en el tubo y encuentra una ampolla atravesada por dos orificios, disuelve el ácido crómico que allí se encuentra, y esta solución pasa a actuar sobre una pequeña pila eléctrica que pone incandescente una espoleta de hilo de platino, la cual inflama un cebo de fulminato de mercurio que a su vez provoca la explosión de 15 gramos de picrato de sosa. Todo el artificio tiene una longitud de 40 centímetros y está cuidadosamente construído».

Hasta aquí le dicho por el periódico suizo; pasemos ahora a la descripción detallada del artificio.

El tubo es de aluminio estirado, pintado de color verde oliva para que sea poco visible bajo el agua y está dividido en dos partes casi iguales (fig. 1), una de ellas vacía y cerrada por una válvula mantenida por un pequeño resorte y la otra, que contiene todo el mecanismo, cerrada por un tapón de ebonita agujereado (fig. 2.). Por consecuencia de esta disposición el artificio flota en el agua verticalmente y su extremidad apenas sale de la superficie líquida, de tal suerte que es difícil apercibirlo.

En su interior se encuentra el sistema explosivo, que consta de la carga propiamente dicha formada por cuatro cilindros de trinitro naftalina de 15 gramos de peso total, estando uno de ellos, algo mayor que los otros, perforado para recibir la espoleta.

Esta está formada por hilo finísimo de platino, rodeado de un cebo de clorato de potasa y de sulfuro de antimonio, y de un detonador de fulminato de mercurio. El hilo de platino se pone incandescente cuando actúa una pequeña pila cuyos elementos concéntricos son cobre y magnesio, actuando de líquido excitador una disolución de ácido crómico.

El ácido crómico se encuentra en una pequeña ampolla de gutapercha situada entre la pila y una pequeña membrana de caucho, la cual, una vez rota, como veremos más adelante, deja pasar el agua a presión a la ampolla, y disolviendo el ácido crómico y formando el

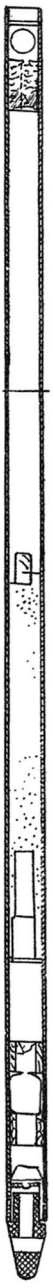


Figura 1.

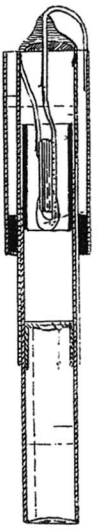


Figura 2.
Explosor del artificio de la figura 1.

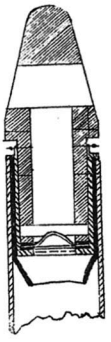


Figura 3.
Punta del artificio de la figura 1.



Figura 4.
Corte de un lápiz incendiario.

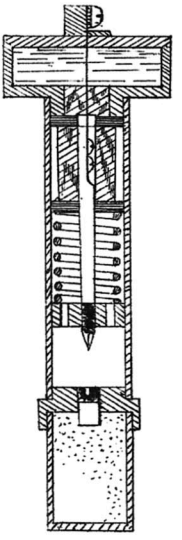


Figura 5.
Espoleta química con retardo variable.

líquido excitador de la pila, hace funcionar ésta, obteniendo la corriente necesaria para poner incandescente el hilo de platino y producir la inflamación del cebo y la explosión de la carga, que es la suficiente para destruir la turbina o dislocar la instalación.

Este aparato es realmente ingenioso, pues la membrana tarda más o menos tiempo en romperse, según la presión a que está sometida; con presión débil tarda varias horas en obrar y con presión fuerte obra rápidamente, pudiendo ser utilizado con completo éxito en caídas de 5 a 20 metros.

Artificios incendiarios.—Estos artificios tienen el aspecto ordinario de un lapiz común con gruesa mina azul.

La parte principal del artificio es una ampolla de vidrio de Turingia dividida en dos partes, como se ve en la figura 4. Una de ellas, la que se coloca hacia arriba cuando el artificio se utiliza, termina en una punta afilada; esta parte está separada de la inferior por un estrangulamiento que no se ha producido estirando el tubo, puesto que conserva en este punto el mismo diámetro exterior que en el resto del tubo. La cámara inferior lleva un tubo soldado que penetra en su interior hasta cerca de la estrangulación, tubo que forma sifón e impide salir al líquido mientras no se rompa la punta afilada de la parte superior. El líquido es el ácido sulfúrico fumante y tarda unos veinte minutos en salir la primera gota por la parte inferior del tubo después de romperse la punta afilada. El ácido cae sobre una mezcla de clorato y azúcar y produce su inflamación con una pequeña explosión, incendiando lo que se encuentra a su alre dedor.

Estos lápices podían llevarse sin producir sospechas en los equipajes y en el bolsillo. Cuando se quería hacer uso de él se arrancaba la mina del lápiz, que tenía una longitud de 2 centímetros, y se rompía la punta de la ampolla; se volvía a colocar la mina en su sitio y el lápiz se colocaba vertical en el sitio que se quería producir un incendio, por ejemplo, en las pacas de algodón de un muelle, en un almacén, etc. Estos lápices están perfectamente fabricados y son idénticos a los lápices ordinarios fabricados en Nuremberg.

La ampolla incendiaria puede colocarse también en un bizcocho, en un pedazo de pan, etc., que se deja abandonado en el sitio conveniente después de romper la punta de la misma. Cuando se emplean así solas llevan un tubo de celuloide con la mezcla cloratada y para preservarlas de la humedad van envueltas en papel parafinado o en corcho parafinado.

Artificios de explosión retardada.—Estas espoletas químicas son muy ingeniosas y fueron descritas en varios periódicos en 1918.

Consisten en un percutor (fig. 5) montado con un fuerte resorte y mantenido por un delgado y fuerte hilo de acero al tungsteno; este hilo atraviesa un corcho, pasa por un cilindro hueco de cobre y sale al exterior, donde después de montar el resorte se sujeta por una pequeña mordaza. El cilindro de cobre puede llenarse de una solución de sulfato de cobre en glicerina pura, a la que se agrega un tanto por ciento de agua destilada para hacerla activa y que por electrolisis ataque y corroa el hilo de acero, el cual, al llegar a disminuir su diámetro en cierto grado, se rompe por la tensión del resorte y el percutor choca con una cápsula de fulminato de mercurio, provocando la explosión del artificio en que está montada la espoleta. Según el tanto por ciento de agua que se agregue a la glicerina, puede esta espoleta actuar desde una hora hasta quince días. También se emplean espoletas del mismo tamaño e idéntico aspecto exterior, pero con aparato de relojería igual al de un reloj de bolsillo de cuerda semanal.

Estas espoletas pueden introducirse en una bomba, semejando una briqueta de carbón, un trozo de hulla o un objeto de uso doméstico, como un rompecabezas de niño, una caja de galletas, etc.; las espoletas, generalmente, se llevan en latas de conservas, soldadas, de uso corriente en el país; así es que se puede viajar con ellas sin llamar la atención. Generalmente se emplean estos artificios en la carga de los buques neutrales que llevan contrabando de guerra; para producir pánicos en los países neutrales que aprovisionan al enemigo, y para destruir buques, puentes, túneles, fábricas de municiones, etc., en país enemigo, valiéndose de espías.

El acorazado italiano *Benedetto Brin* parece fué destruído de esta manera, así como varias fábricas de municiones de los Estados Unidos y buques cargados con municiones en los puertos de dicha nación antes de entrar en la guerra; habiéndose introducido tales artificios de diversos modos en los países neutrales.—NICOLÁS FLAMEL. (De *La Nature*).

Cruceros lanzaminas alemanes.—Entre los buques de guerra germanos custodiados ahora en Scapa Flow, hay dos que merecen una atención particular, por constituir el solo modelo de originalidad en proyectos navales ofrecido por la moderna construcción alemana. Los barcos de referencia son el *Bremse* y el *Brummer*, clasi-

ficados oficialmente como cruceros protegidos, pero en posesión de ciertas cualidades que permiten incluirlos en un tipo propio y especial. Son, en efecto, rápidos lanzaminas, y en opinión de los oficiales que los inspeccionaron pueden considerarse buques de extraordinaria utilidad para prestar dicho servicio. El *Bremse* fué botado en el astillero Vulkan (Stettin) al mediar el verano de 1916 y ultimado antes de finalizar ese año. El *Brummer* lo construyó el astillero Schichau (Dantzig), terminándose en diciembre de 1916.

Detalles completos de tales barcos se publicaron ya, siendo sus características las siguientes: Eslora en la línea de flotación, 435 piés; manga, 43,5 piés; calado, 16,5 piés; desplazamiento, 4.150 toneladas; turbinas Parsons, que accionan cuatro hélices; 14 calderas Schulz-Thornycroft de combustión mixta; repuesto máximo de combustible, 850 toneladas, incluyendo el petróleo; fuerza de máquina proyectada 32,000 caballos, para una velocidad de 29,5 nudos, habiéndose alcanzado en pruebas 30,2 durante tres horas, si bien se asegura que, obtenido este último andar sin completar a bordo los pesos normales, no rindieron en el servicio más de 29 nudos, aunque dieran 30 en breves corridas. Sus escantillones son endebles, a juzgar por los modelos usuales, y el limitado repuesto de combustible induce a pensar que se trata de un proyecto ideado para actuar en mares poco extensos, opinión corroborada al parecer por el hecho de que los camarotes estén muy amontonados y sea algo anticuada la disposición adoptada para alojar 370 tripulantes.

El examen de la obra muerta de esos buques, revela el propósito de economizar pesos y su apariencia difiere de la general de los buques alemanes por la pronunciada roda de velero, sus chimeneas y el mínimun de superestructura. Sobre el castillo de proa montan un cañón de 5,9 pulgadas y 45 calibres, con mantelete; otra pieza análoga está situada entre la primera y segunda chimenea, en la cubierta de las embarcaciones menores; un tercer cañón sobre la camareta alta, a popa del palo mayor, y la cuarta pieza, igual a las tres anteriores, instalada en el alcázar. Esta distribución permite obtener una andanada de cuatro cañones de 5,9 pulgadas, limitándose a dos el número de los que pueden disparar de popa, y no pudiendo hacer fuego más que uno en la dirección de proa.

Entre la tercera chimenea y el palo mayor, llevan en cubierta dos cañones de 3,4 pulgadas, dispuestos para disparar con gran elevación, y sobre la torre de mando se observa una estación para regu-

lar el tiro, con su correspondiente telémetro. El puente lleva una caseta de derrota construída con planchas de acero a prueba de metralla y encima una plataforma con dos reflectores. Las tres chimeneas tienen en sus bases una defensa contra la metralla también, y el puente de popa es abierto, con un solo reflector situado en la parte superior.

Se afirma que el *Bremse* es capaz de llevar 300 minas, pero no es fácil averiguar cómo se colocarán en número tan importante. Dos vías se hallan tendidas a lo largo del alcázar para transportar las minas a popa, estando probado que existen además instalaciones especiales para soltar las minas por debajo de la superficie del agua, con objeto de burlar la vigilancia de exploradores o aviones hostiles que tratasen de descubrir la misión que el buque desempeñara.

En la época de su terminación, eran probablemente el *Bremse* y el *Brummer* los más rápidos cruceros a flote. Ademas del servicio de lanzar minas, se les destinó ocasionalmente al ataque de convoyes en el Mar del Norte, asegurando informaciones enemigas dignas de crédito que dichos barcos fueron los actores principales del encuentro que tuvo lugar el 17 de octubre de 1917 cerca del litoral noruego, del que resultaron hundidos los destructores ingleses *Strongbow* y *Mary Rose* y algunas de las naves de comercio que escoltaban. Advertida la situación del convoy por un zeppelin vigilante, el *Bremse* y el *Brummer*, con varios cazatorpederos, abandonaron simultáneamente las aguas del Báltico y se dirigieron a cortar el rumbo a su presa. Navegando a gran velocidad y validos de su artillería de 5,9 pulgadas, dieron breve cuenta los dos cruceros alemanes de la pareja de destructores británicos y de algunos de los indefensos buques mercantes convoyados, alejándose antes de que su persecución pudiera ser efectiva.

Es algo dudoso que existan nuevos buques de esa clase. Se dijo que habían sido construídas otras dos unidades, el *Hummel* y el *Wespe*, pero la noticia no ha podido ser confirmada. Los únicos barcos previamente construídos en Alemania para el servicio especial de lanzar minas, fueron el *Nautilus* y el *Albatros*, botados en 1906 y 1907, respectivamente, con desplazamiento de 2,200 toneladas y velocidad de 20 nudos. Otro de los escasos buques de ese tipo que existen es el lanzaminas sueco *Claes Fleming*, ultimado en 1915, de 7,748 toneladas y un andar ligeramente superior a 20 nudos. En la marina inglesa no se estimó necesario proyectar tipos especiales para

tal cometido, que durante la campaña prestaron buques muy diversos, desde acorazados a submarinos. Varios conductores de flotillas y grandes destructores, fueron habilitados temporalmente de lanzaminas.

El conductor de flotilla *Abdiel*, botado en Birkenhead en 1915, se incorporó a la Gran Flota como «lanzaminas rápido», y su eficiencia condicionó desagradablemente la retirada de la escuadra germana después del combate de Jutlandia. Al crucero de combate *Courageous* se le dotó de aparatos especiales para sembrar minas, y de los seis viejos cruceros de la clase *Apollo*, reformados como lanzaminas antes de la guerra, unos fueron hundidos en las operaciones de bloqueo del litoral belga y los otros se dieron ya de baja en las listas de la Armada.—(Del *Engineer.*)

La factoría de cañones de Krupp.—El *Kolnische Volkszeitung* afirma que la casa Friedrich Krupp ha transformado su establecimiento de construcción de cañones en otra para la fabricación de locomotoras y carros para ferrocarriles. Esta firma ha garantizado al Estado prusiano una entrega anual de mas de mil locomotoras y mas de dos mil carros de carga.

Cañones alemanes de largo alcance usados en el bombardeo de París.—*The Military Technical Review*, ampliando un artículo que apareció en un número anterior, da algunos interesantes detalles respecto a los llamados cañones de gran alcance que bombardearon a París.

El artículo es parte de una entrevista con el profesor Rausenberger que inventó los famosos cañones. Aunque el profesor Rausenberger no estuvo dispuesto a hablar mucho, el autor del artículo puede afirmar que cerca de ocho de estos cañones bombardearon a París. Eran de 21 y 23 centímetros de calibre.

Los de 23 centímetros eran antiguos cañones de 21 centímetros que fueron retaladrados. Siempre dispararon con una elevación constante de 50°. Los cañones de 21 centímetros obtuvieron un alcance de 150 kilómetros. El alcance pudo ser alterado modificando la carga; además, esto fué hecho para economizar el cañón en todo lo posible.

Los franceses pretenden que tres de estos cañones fueron destruidos por su artillería y sus máquinas aéreas. Esto no es verdad, porque ninguno de ellos fué alguna vez tocado por el fuego enemigo.

Uno de estos cañones quedó fuera de servicio a causa de haber hecho explosión una granada en la recámara.

Hablando en general, puede decirse que la artillería francesa que disparaba contra los cañones de gran alcance, fué muy bien dirigida desde el principio, puesto que muchos artilleros alemanes fueron muertos cuando los franceses dispararon por tercera vez. Aunque los franceses dispararon centenares de veces con cañones pesados, los cañones alemanes no fueron nunca tocados. Cuando los alemanes se retiraron, todos los cañones de largo alcance fueron puestos en seguridad.

Había tres grupos de estos cañones: uno colocado cerca de Crepey, cerca de 119 kilómetros del centro de París; otro al sur de Gugny y el restante al oeste de Frere-en-Tardenois. Los alemanes avanzaban sus cañones de largo alcance a medida que la situación estratégica permitía hacerlo.

El profesor Rausenberger pretende que dadas las experiencias con los cañones de 21 y 23 centímetros, él puede, indudablemente, construir cañones de mayor calibre (30 ctm.) con un alcance de 150 kilómetros. Todo estaba preparado para construir tal cañón, con el cual habría sido posible bombardear la boca del Támesis y Lóndres desde Cap-gris Nez, cerca de Calais, sin ser molestado desde el mar. (*The Military Technical Review*, junio de 1919).

Declaraciones del almirante von Scheer.—El almirante von Scheer, Comandante en Jefe de la flota de alta mar en la batalla de Jutlandia, ha hecho al corresponsal del *World*, de Nueva York, unas declaraciones que reproduce el *Times* de Londres. Aunque la difícil situación naval de los alemanes hace que las palabras y razones del Almirante no correspondan, desde el punto de vista técnico, a la pericia y capacidad de quien tan hábilmente dirigió su flota en la batalla, y parezcan dictadas con la mira principal de impresionar al gran público, las extractamos a continuación.

Dijo el Almirante que celebraba el hundimiento de los buques alemanes internados en Scapa Flow y que su satisfacción la motivaban dos razones. La primera, que hubiese sido advertida la Escuadra de que iba a pasar definitivamente a manos británicas, hecho humillante y doloroso que supieron evitar sus dotaciones. Y la segunda, que el estigma de la entrega fuese borrado del escudo de la flota alemana. El hundimiento de los barcos prueba que no ha muerto el espíritu de la Corporación, siendo su último acto digno de

las mejores tradiciones de la marina germana. El hecho fué espontáneo, afirmando el almirante su convencimiento que no estuvo ordenado ni inspirado desde Berlín. Nuestros marinos no estaban dispuestos a asumir la deshonra final, permitiendo que los barcos quedaran en poder de Inglaterra.

Además de lo expuesto, el acto de Scapa Flow denota un significativo estado moral. Nuestros marinos, aunque extraviados por la influencia de una propaganda perversa, conservaban el sentimiento del honor militar. Las condiciones de la paz convencieron a nuestros marineros, demasiado tarde por desgracia, de que habían vivido ciegos y alucinados. Una hábil propaganda revolucionaria les persuadió de que prodría terminarse rápidamente la campaña mediante una huelga. Oyeron decir, y lo creyeron, que les secundarían los marineros de las flotas enemigas en su actitud revolucionaria, con lo cual acabaría la guerra automáticamente. En esta creencia equivocada iniciaron la rebelión. Demasiado crédulos, cometieron el error de no esperar a que los adversarios iniciasen el movimiento.

El almirante von Scheer indica luego los planes de una ofensiva naval contra Inglaterra, que se malogró por la actitud rebelde de la marinería de la escuadra. No fué nunca nuestro propósito—dice—enviar a una destrucción cierta la flota de alta Mar. A principio de noviembre estalló la revolución, la víspera precisamente de emprender un ataque naval del que nos prometíamos los mayores resultados. Esta operación, después de cerca de dos años, iba a ser posible por la interrupción de la campaña submarina durante las negociaciones preliminares del armisticio. En el transcurso de esos dos años no se efectuaron operaciones en gran escala con la flota de alta mar, porque era esencial para nosotros proteger la base de nuestra guerra submarina y porque ésta nos impedía absolutamente amparar el flanco estratégico en el desarrollo de un ataque a larga distancia. La expedición sólo podía partir del área marítima triangular situada detrás de Heligoland, y a dicha base habían de regresar siempre las fuerzas expedicionarias. Cualquier ataque de la flota contra el litoral británico, dejaba expuestos nuestros dos flancos. El combate de Jutlandia probó que no temíamos hallar la gran flota en el mar libre. En toda operación dirigida hacia la costa inglesa, nuestro flanco izquierdo estratégico resultaba amenazado por las fuerzas navales enemigas procedentes del canal, y el flanco derecho por las que pudieran destacarse desde el norte.

Con la suspensión de la campaña submarina cambió repentinamente esa desfavorable situación estratégica. Abundando los submarinos, podíamos dedicarlos a proteger los flancos de nuestra flota de alta mar, y en vista de ello, dispusimos al comenzar noviembre que se emprendiese una operación audaz y talvez decisiva. Pensamos que la escuadra no debía permanecer inactiva mientras nuestros ejércitos resistían obstinada y heroicamente. El plan ofrecía garantías de éxito. No enviábamos nuestra flota para que fuese destruida, sino para atacar el litoral de Inglaterra en la desembocadura del Támesis, utilizando los submarinos para proteger los flancos.

Procediendo así, confiábamos en que la gran flota vendría de las aguas de Escocia a combatirnos, en cuyo caso se internaría en nuestro flanco de submarinos. El proyecto, laboriosamente estudiado, ofrecía, ciertamente, probabilidades de éxito si la gran flota llegaba a salir. El único riesgo previsto de fracaso consistía en que la flota británica no se dirigiera al canal para atacarnos.

Entró luego el Almirante en una explicación detallada de los motivos de la entrega de la escuadra alemana. Nuestro plan de ataque—refiere—no podía ser comunicado a la marinería de la flota, y, desde que se empezó a preparar la operación, se tuvo la fatal idea de que los barcos se enviaban a la destrucción. ¿Por qué—argumentaban—caminar a la muerte en vísperas de la paz y cuando se están tramitando las negociaciones de un armisticio? En esta equivocada creencia, se amotinaron y estalló la rebelión de que habían luego de arrepentirse amargamente. Pensaron que así procedían acertadamente y que su acción aseguraría a la patria una paz justa y equitativa. Tal parecer subsistía aun cuando condujeron sus buques a Scapa Flow para ser internados. Estoy convencido—dice el Almirante—de que ningún oficial ni marinero alemán hubiera realizado ese servicio, de conocer de antemano la paz que nos había de ser impuesta.

Termina von Scheer atacando a Lord Jellicoe por la imputación de que la flota alemana temió ir en busca de la británica, afirmando, por el contrario, que la iniciativa del ataque debió partir del Almirante inglés, que tenía a sus órdenes fuerzas mucho más poderosas.

Hizo la interesante declaración—escribe el corresponsal norteamericano—de que la Gran Bretaña pudo haber terminado prontamente la guerra en su período inicial mediante una audaz ofensiva de las efectuadas por Nelson. Hasta el último momento confiamos en

que Inglaterra no intervendría en la lucha. Por esa razón no estábamos preparados para rechazar un ataque naval británico, teniendo dispuesto tan solo los dos frentes terrestres. El tercer frente, o sea el marítimo se hallaba desprovisto de fuerzas militares, por lo cual hubiera podido atacarlo con éxito la escuadra inglesa durante la primera semana de la guerra, y bajo su protección pudieron desembarcar ejércitos rusos, entónces disponibles en gran número en las costas de Pomerania, marchando rápidamente contra Berlín.

Creo que la flota británica no emprendió dicho ataque al iniciarse la lucha porque la Gran Bretaña no sentía la necesidad de pagar el precio de la victoria. Deseaba conservar intacta su escuadra para ejercer presión sobre la Conferencia de la Paz, y pensó discretamente dejar que los franceses y rusos ganasen la campaña en tierra.

El mismo pausado bloqueo estratégico del almirante Jellicoe respondía a esa finalidad. El Almirante alemán no encuentra censurable que se procediera así, ya que limitar la actuación de la flota al bloqueo es compatible con las tradiciones de la marina británica. Supone también que la escuadra inglesa no estaba preparada al empezar la guerra para efectuar operaciones combinadas con las flotas francesas y rusa. Cree, asímismo, que el no atacar la escuadra británica al principio de la campaña, pudo obedecer a que, desconociéndose con exactitud los efectos de las minas y torpedos modernos, pensó el almirante Jellicoe que era lo mejor esperar. Lo que yo refuto—dice von Scheer—es que el almirante enemigo censure que nosotros, en posición estratégica mucho más desfavorable, no hayamos efectuado lo que él dejó de realizar desde posiciones más ventajosas y teniendo la superioridad de fuerzas.

Estas declaraciones han sido objeto en la prensa británica de los más severos comentarios, distinguiéndose por su dureza los publicados con la firma del Almirante Sir Percy Scott.—*(De la Revista General de Marina, julio de 1919.)*

ESTADOS UNIDOS.

Estado comparativo de las Marinas en 1919.—Con motivo de la discusión del Presupuesto de Marina, se facilitó a la Comisión de asuntos navales del Congreso el siguiente estado comparativo de las marinas mundiales, que es el primero que se publica oficialmente desde la terminación de la guerra: