

EL ABASTECIMIENTO DE LOS EJÉRCITOS MODERNOS

Y LA GUERRA RUSO-JAPONESA

El ilustrado Comisario de Guerra
D. 1.º Sr. Agustín Muro. Recibo
de respeto y subordinación

El Autor

Madrid 1.º junio 1908

EL ABASTECIMIENTO
DE LOS
EJÉRCITOS MODERNOS
Y
LA GUERRA RUSO-JAPONESA

TOMADO DE LA

«Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten»

Suplemento francés que á su vez lo toma de los

«Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens»,

su autor I. Schrabök

TRADUCCIÓN CASTELLANA DE

Aureliano Cid Zavala



MADRID

Imprenta del Patronato de Huérfanos de Administración Militar.

1908

EL ABASTECIMIENTO DE LOS EJÉRCITOS MODERNOS

Y LA GUERRA RUSO-JAPONESA

Mucho se ha escrito sobre la guerra ruso-japonesa; mas á pesar de todo son escasos, como ha sucedido en otras guerras, los datos especiales que se refieren al abastecimiento de las tropas. Por esta razón hemos utilizado principalmente en este trabajo las Memorias de los agregados militares del Ejército austro-húngaro que han estado en el teatro de la guerra.

El abastecimiento del Ejército ruso.

De todos los datos y Memorias que hemos podido reunir, resulta que los defectos reconocidos por los rusos en su abastecimiento durante la guerra de los Balkanes, ha tenido por consecuencia que en lo sucesivo le dediquen mayor atención.

Al examinar las medidas que tomaron no debe olvidarse que un Ejército que retrocede es más fácil de abastecer que uno que avanza, porque se aproxima á los depósitos acumulados á retaguardia; y que toda la guerra ruso-japonesa ha estado formada por una sucesión de interrupciones en la marcha, durante las cuales el abastecimiento del Ejército, que disponía de un ferrocarril de vía normal, fué relativamente fácil. Durante las operaciones y las batallas, las medidas adoptadas para el abastecimiento no dieron buen resultado algunas veces, principalmente por la organización defectuosa del tren de transportes, sobre el cual no tenía ninguna acción la Intendencia.

Esta fué, sin duda, una de las razones para que la contienda se convirtiera en una guerra de posiciones y para que el Ejército no se alejara del ferrocarril.

La alimentación de las tropas en el viaje desde Rusia hasta el Extremo Oriente era satisfactoria. Durante el efectuado por ferrocarril los soldados recibían agua hirviendo para hacer el té á cada dos estaciones, donde había colocadas unas grandes calderas para tener preparada agua caliente. Cada soldado recibía por lo menos, en las veinticuatro horas, una comida caliente con 300 gramos de carne.

La mayor parte de los trenes llevaban un vagón de mercancías en el cual había instalada una cocina, de modo que era posible distribuir á los soldados agua hirviendo ó *kacha* (1).

En el lago Baikal, donde había que bajar del tren para pasar á la otra orilla, se habían tomado medidas especiales para tener comidas calientes en cantidad necesaria. Para hacer frente á la posible falta de la carne se habían acumulado en Irkutsk 500.000 raciones de dicho artículo en conserva. Más allá del lago Baikal estaba igualmente asegurada la alimentación durante el viaje.

Desde el año 1900, en que ocurrieron las turbulencias en China, se habían hecho preparativos, en previsión de una futura guerra, para tener asegurado el abastecimiento en los distritos militares del Extremo Oriente. Se mantenían allí provisiones corrientes para diez y ocho meses. En Karbin había grandes almacenes con panaderías, y además se instalaron en el distrito 8 panaderías de campaña.

Las provisiones procedían en parte del mismo país, en parte de los otros distritos asiáticos y también de la Rusia Europea. Se trataba, evidentemente, de sacar todo el partido posible de los recursos locales de la Mandchuria, que, á pesar de encontrarse todavía en el principio de su desarrollo, es un país muy

(1) La *kacha* rusa es un cocimiento de harina con agua.—N. del T.

rico que exporta cebada, *gaoliang*, varias leguminosas—particularmente una especie de garbanzo—, cuenta con mucho pescado en sus ríos, y en el Norte, así como en la Mongolia limítrofe, dispone de abundante ganado. Los comerciantes chinos, especialmente los que hacen el comercio en grande escala de trigos y ganados, Tyfuntay, prestaron importantes servicios a los rusos para la compra y acumulación de las provisiones.

El Ejército ruso de campaña podía, por lo tanto, alimentarse casi exclusivamente del mismo país, quedando los transportes desde Rusia limitados a los de harina, sal, conservas y coles para la preparación de los platos nacionales *kacha* y *chitchi*.

Para tener una reserva de los medios de subsistencia cerca del Ejército, se transportaron las provisiones que había en Karbin a Liaoyang, haciendo que la Intendencia del distrito del Amur las repudiese.

Se trató de proporcionarse provisiones por Inkao; pero esta tentativa fracasó en parte, porque este puerto tenía pocas provisiones, y una parte de ellas se perdió por falta de cuidado y por la mala fe de los barqueros.

Cuando al principio del mes de Mayo de 1904 llegaron las provisiones de Karbin a Liaoyang, se instalaron almacenes al Sur de esta población en las estaciones de Asandchan, Chaytchu y Dashitsao, organizándose además en estos últimos puntos panaderías de campaña.

Todos estos preparativos no aseguraban suficientemente el abastecimiento de las tropas; era preciso también distribuir las provisiones a los soldados, y esto correspondía al servicio de transportes, que estaba completamente separado de la Intendencia. Los transportes militares necesarios no fueron organizados hasta el mes de Junio del propio año, y hasta esa fecha hubo que contentarse con el tren regular de las tropas.

En previsión del movimiento ofensivo del primer Cuerpo siberiano sobre Wafangu, se había establecido un almacén en Kaydchu, proyectándose acumular provisiones en el mismo

Wafangu y establecer allí panaderías de campaña; pero los preparativos bien pronto hubieron de suspenderse por la ofensiva del enemigo. El primer Cuerpo siberiano recibía, pues, sus provisiones de Kaydchu, su pan de Dashiteao y hasta de Liaoyang; y en esta ocasión se descubrió que el pan, que debía conservarse nueve días, se deterioraba al cabo de un día de ferrocarril por consecuencia del calor y de la humedad, lo que trajo consigo, naturalmente, grandes dificultades en el abastecimiento, porque el pan indígena apenas merecía este nombre y no se podía utilizar y la tropa no tenía los elementos necesarios para elaborarlo por sí misma.

A pesar de esto hay que abstenerse de sacar consecuencias de estas indicaciones, pues para ello sería necesario conocer con exactitud la naturaleza del pan que se echaba á perder y los medios de transporte.

Las operaciones militares siguientes, que duraron hasta fin de Agosto y se terminaban cada vez con la retirada de los rusos, trajeron consigo la destrucción de grandes cantidades de provisiones, pero sin que esto tuviera influencia notable en el servicio de subsistencias. En este período se amplió poco á poco hacia el Norte el radio de acción de los almacenes del Ejército.

Aprovechando los trenes vacíos que habían conducido á las tropas se abasteció desde Liaoyang á la estación de Yangtay, á la mina de este nombre y á la estación de Shaho, de manera que pudiese en conjunto bastar durante tres semanas para todo el Ejército. En el mismo Liaoyang había provisiones para dos semanas, que fueron casi totalmente destruidas más tarde antes de la retirada.

La evacuación del Liaoyang á principios de Septiembre desorganizó completamente todo el sistema de abastecimiento que había funcionado hasta entonces, y con la llegada á Mukden el trabajo y los preparativos de la Intendencia empezaron de nuevo sobre una nueva base.

El Ejército había organizado su retirada sobre Mukden en

agrupamiento muy cerrado. La formación con amplio frente, que fué adoptada poco después, exigió el establecimiento de un almacén en Funshan con un depósito intermedio en Tehaidyapusa, en el camino de etapas.

Al llegar á Mukden y Tyelin las tropas no encontraron sino muy pocas provisiones; por decirlo así, nada había preparado; pero la cosecha proporcionaba, á la verdad, con que hacer frente á las necesidades del momento. Para estimular la venta la Intendencia fijó precios máximos bastante elevados, y dejó á las tropas el cuidado de comprar lo que necesitasen, no debiendo intervenir aquélla más que en casos urgentes. Este procedimiento fué muy facilitado por la circunstancia de que después de la operación del Shaho ya no se proyectó ninguna empresa en grande. Esto permitía á las tropas enviar á lo lejos sus destacamentos encargados de hacer la requisición de subsistencias. Los comerciantes chinos y otros negociantes de importancia prestaron, como ya se ha dicho, muy buenos servicios actuando de intermediarios para la Intendencia y las tropas, especialmente en la adquisición de leña, que era un artículo de capital importancia.

La carne y los forrajes presentaron las mayores dificultades en su adquisición: en las partes de la Mandchuria que ocupaba entonces el Ejército no hay ganados, porque los chinos que predominan en dichos puntos no comen carne ni consumen leche; los pocos bueyes que se encuentran son sólo empleados para el trabajo. En cambio la cría del ganado es una de las riquezas de la Mongolia, país limítrofe, según dijimos; pero la neutralidad de China impedía que se pudieran hacer allí las compras. No se podía, por lo tanto, comprar ganado más que sirviéndose de intermediarios, que eran personas que conocían á los Príncipes mongoles, y esto había que hacerlo á gran distancia del Ejército, complicándose así mucho las operaciones, pues de esta manera se hacía necesario un personal especial para el transporte y la vigilancia de los rebaños. Además se

necesitaba inocular á los bueyes el *serum* para evitar una peligrosa enfermedad que podía propagarse á los hombres, trayendo esto consigo nuevas complicaciones, siendo también muy difícil, sobre todo en invierno, dar de beber á grandes rebaños. A todas estas dificultades vino á añadirse el aumento considerable del Ejército con el consiguiente aumento de consumo, con lo cual, en vista de lo adelantada que estaba la estación, se dispuso el abastecimiento de carne helada.

Todas estas medidas no tuvieron efecto hasta bastante tarde, abstracción hecha de que hubo grandes irregularidades en los transportes hechos por ferrocarril, y que varias partidas de víveres se deterioraron.

En cuanto al forraje, la avena no se cultiva en la Mandchuria, sino en la comarca de Tsytsikar, y para eso en muy pequeña cantidad; la cebada es muy escasa, y desconocido el heno. Hubo que acostumbrar á los caballos rusos al pienso del país, consistente en *gaoyang* y tortas de judías.

Para la ofensiva que se proyectó á fines de Enero de 1905 se tomaron para asegurar el abastecimiento de las tropas las medidas que vamos á indicar.

La tropa llevaba consigo y entretenía provisiones para ocho días, de los cuales cuatro eran llevados por el mismo soldado ó en los carruajes regimentales, y los otros cuatro en el tren divisionario. Las Intendencias de Cuerpo y división se encargaban de que hubiese igualmente otros ocho días de provisiones en los almacenes de sus distritos.

Las Intendencias del Ejército entretenían dos semanas de provisiones en tres grandes depósitos establecidos en Mukden para el tercer Ejército, en Tyelin para el primero y en Kayugan para el segundo; asegurando el reemplazo de los víveres consumidos con estaciones de distribución que, instaladas en el ferrocarril, trabajaban en los períodos de reposo, contando además con varios almacenes fijos establecidos cerca de ellas; teniendo que añadir á esto todas las provisiones acaparadas

durante el invierno, y que tenían á su retaguardia los Cuerpos de tropa, aunque fuera con poco orden. El Ejército tenía, por lo tanto, á su disposición para la ofensiva que se proyectó á fines de Enero de 1905, un servicio de subsistencias bien organizado para un período de un mes.

En las estaciones de ferrocarril situadas más al Norte hasta el Sungari, se encontraban otros almacenes que contenían víveres para dos semanas, de modo que el abastecimiento del Ejército estaba realmente asegurado para mes y medio; además se debía entretener constantemente provisiones para seis meses á retaguardia del Ejército, al Norte del Alto Sungari; pero esto no pudo realizarse, y las provisiones acumuladas en este distrito no excedieron nunca de una tercera parte, ó á lo sumo de una mitad de lo que se necesitaba.

Todos estos preparativos y el trabajo incesante de la Intendencia durante cinco meses fueron inútiles por la derrota y retirada del Ejército: todos los almacenes, incluso el de Tyelin, tuvieron que ser destruidos.

Después de la retirada de Mukden el Ejército permaneció inmóvil; pero hubo que vencer grandes dificultades, especialmente para el abastecimiento de carnes y forrajes, y hasta Septiembre de 1905, es decir, después de unos cinco meses, no se encontró reorganizado el servicio de subsistencias en lo que se refiere á la Intendencia, esto es, en cuanto á la adquisición, almacenamiento y administración de las provisiones.

En previsión de que hubiera que hacer una nueva retirada hacia el Norte con frente muy extenso, se establecieron almacenes en el Alto Sungari desde Girin hasta Bodune, estableciéndose también almacenes de distribución para el primer y segundo Ejércitos en una estación al Sur de Sandiasa, y en Kundulin para el tercero. Además, y en los caminos que conducen al Alto Sungari, al Este del ferrocarril, se instalaron para el primer Ejército 13 almacenes, cada uno de los cuales contenía dos días de víveres para un Cuerpo de Ejército.

Para el segundo Ejército, á retaguardia de los Cuerpos, fueron instalados varios almacenes en los caminos paralelos al ferrocarril. Contenían en la línea Mamykay provisiones para dos días, para cuatro en la línea Wafyngay, y en la de Gundsulin-Tshaoyanpo para tres días, y aún quedaban en los caminos de las columnas, uno detrás de otro hasta el río Sungary, á una ó dos jornadas, almacenes de Cuerpo de Ejército con uno ó dos días de víveres.

El tercer Ejército contaba con otros 13 almacenes de capacidad diversa establecidos en los caminos de las columnas de los Cuerpos, al Oeste del ferrocarril hasta el Sungary.

Los almacenes que formaban la base de todo este sistema, abastecidos en parte por los recursos del país, en parte por mercancías que venían desde lejos, dependían del Servicio General de Etapas. Los almacenes-base de la línea Girin-Asho estaban destinados al primer Ejército, y al segundo y al tercero los que estaban á lo largo del ferrocarril. Además había también otros almacenes-base en la línea férrea principal, en Tsitsikar, Fulyyardi, Buchedu, Chaylar y Mandchuriya, en Omosso, Ninguta y en la estación de Echo.

Estas provisiones repartidas en una gran extensión de terreno eran suficientes, en cuanto á los artículos más importantes, para unos dos meses, y por lo que se refiere á la carne, para poco más de un mes. La provisión de heno tenía asegurado mes y medio.

Cada Cuerpo de Ejército disponía de tres panaderías de campaña, cada una de las cuales podía proporcionar 16.000 raciones diarias, cantidad normal mayor que la que se necesitaba; pero en realidad la producción de estas panaderías dependía mucho del combustible de que se disponía, que muchas veces era de calidad muy variable, sobre todo tratándose de la leña traída de sitios muy lejanos y que frecuentemente llegaba mojada.

El abastecimiento de carne había sido proyectado de la ma-

nera siguiente: todos los días llegaban al Ejército tres trenes cargados de bueyes y carneros, con los cuales se podía hacer una distribución de media ración (205 gramos) de carne cinco días de los siete de la semana, suministrándose en los dos restantes una especie de salmón que se encuentra en gran cantidad en el río Amur, y del que la Intendencia había encargado 160.000 kilogramos. Después de esto la Intendencia pensó distribuir para ocho días carne salada encargada á la Rusia Europea-y á la Siberia Occidental, y conservas para seis días, ó sea en conjunto catorce días por cada mes, asegurando con carne fresca el suministro de los diez y seis días restantes, de manera que la tropa recibiese alternativamente carne fresca y carne conservada. Aparte de esto se pensó en la carne helada, como ya dejamos indicado.

A partir del mes de Abril de 1905 llegaba de Rusia diariamente tren y medio de mercancías para la Intendencia. La carga del tren consistía en efectos de vestuario y equipo, y la del medio tren restante en azúcar, sal, carne salada, legumbres secas, etc., etc. Ya en el mes de Agosto la Intendencia pudo disponer de tres trenes diarios, por los cuales hizo llegar principalmente cebada, harina, conservas y sal.

Durante el período de calma que siguió á la retirada de Mukden se había asegurado así el servicio de subsistencias, después de vencer muchas y serias dificultades; pero no se había previsto el caso de que hubiese que emprender la ofensiva. Para esta hipótesis el Ejército no disponía, en realidad, más que de las provisiones móviles para ocho días que reunían entre la tropa y los trenes divisionarios. Una retirada ante el enemigo durante este período hubiera traído consigo serias dificultades.

Los preliminares de paz que se trataron por aquel tiempo descargaron á la Intendencia de una preocupación de mucho peso en lo que se refiere al servicio de subsistencias.

Resulta de todo lo que precede que, á excepción hecha del mes de Enero de 1905, y si no se considera el asunto más que desde el punto de vista del abastecimiento, el Ejército ruso no estuvo nunca en disposición de marchar: los preparativos que se habían hecho no hubieran podido servir. Las derrotas, que tuvieron por consecuencia la pérdida de todas las subsistencias organizadas, como cuando las retiradas de Liaoyang y Mukden, permitieron juzgar de la insuficiencia del sistema. Este procedimiento de almacenes, con el cual la Intendencia no disponía de medios especiales de transporte, no asegura la preparación del Ejército para la acción aunque se disponga de víveres en cantidad suficiente. Después de la evacuación del Liaoyang se pasaron cinco meses hasta que el Ejército estuvo pronto para la ofensiva, y después de la de Mukden se pasó medio año sin que pudiera pensarse en otra cosa que permanecer á la defensiva.

Los largos períodos de estacionamiento que permitieron abastecer al Ejército, la riqueza de la Mandchuria en medios de subsistencia y, por fin, el poco encarnizamiento del enemigo en la persecución, evitaron el fiasco completo del servicio ruso de subsistencias. Nadie hubiera creído que la Mandchuria pudiera alimentar durante diez y ocho meses un Ejército de medio millón de soldados; la Intendencia realizó este prodigio de que puede alardear, más si se tiene en cuenta que sólo se le concedieron trenes de subsistencias en casos de extraordinaria urgencia, y que las retiradas del Ejército ruso llevaban siempre consigo la destrucción ó abandono de grandes cantidades de víveres.

El soldado ruso no ha sufrido, en general, por la falta de comestibles; más bien puede decirse que ha estado perfectamente alimentado, que ha recibido una comida sana y bien preparada, gracias á las cocinas de campaña que tiene adoptadas aquel Ejército, cocinas que prestaron excelentes servicios, pudiendo estimarse en un 20 á 30 por 100 el aumento de fuerza que daban á los soldados.

Con frecuencia los hombres volvían tarde al término de su marcha ó volvían á última hora de las posiciones que habían tenido que ocupar, y era para ellos una gran ventaja y un verdadero descanso encontrar inmediatamente una comida de su gusto. Los soldados se colocaban sin atropellarse alrededor del carro-cocina para recibir su ración. Esto es lo que permitió á la tropa soportar fatigas muy rudas y malos temporales. El soldado ruso es tragón por naturaleza, pero no se queja aunque su comida habitual le falte durante algunos días.

En el curso de la campaña reconocieron igualmente los japoneses las ventajas del carro-cocina; no solamente emplearon los que pudieron coger á los rusos, sino que improvisaron algunos copiando el mismo modelo.

Si el carro-cocina ha representado tan buen papel para los soldados rusos, fuertes y sanos, sería aún más beneficioso su empleo para los occidentales que estamos más debilitados por la civilización y la industria. Es preciso absolutamente reforzar la resistencia de soldados de esta clase por medio de una alimentación que no sólo sea abundante, sino también bien condimentada, lo que es imposible durante las operaciones y las marchas si no se cuenta con carros-cocinas. El soldado que llega al vivac fatigado y hambriento, no tiene la paciencia de esperar á que la carne esté cocida, prefiere devorarla medio cruda para poder descansar pronto, ó no espera que la comida esté preparada y se duerme con el estómago vacío..... y al día siguiente se queda en el camino agotado de fatiga. Un buen alimento realza en lo físico y en lo moral al soldado. Un testigo ocular indicó otra ventaja que tienen los carros-cocinas: permiten prohibir que se beba agua que no esté hervida, y facilita el suministro de té. Gracias á los carros-cocinas las tropas apenas sufrieron del tifus cuando en el verano sólo había en el teatro de la guerra agua encharcada y cenagosa. Es notable que durante los meses de Junio y Julio de 1904, el cuarto Cuerpo siberiano, cuyos regimientos eran de nueva formación y no

tenían todavía carros-cocinas, fuese el que tuviera que sufrir más del tifus (1).

Abastecimiento del Ejército japonés.

Los japoneses habían estudiado el teatro de las operaciones mucho antes de que empezara la campaña, y recogido en los mismos lugares toda clase de datos útiles, que se referían á los recursos del país en las diversas estaciones, los medios de transporte en cuanto á su número y á su utilidad, sobre las vías de comunicación y la capacidad de los ríos como vías navegables.

Como consecuencia del absoluto mutismo, ya bien conocido de los japoneses, en todo lo que se refiere á la campaña, hay muy pocas noticias sobre la organización y el funcionamiento de su servicio de subsistencias. Por las Memorias de los agregados militares que asistieron á la guerra se sabe, sin embargo, que este servicio, organizado según los modelos occidentales, funcionó perfectamente y que la alimentación del soldado no dejaba nada que desear.

Es verdad que la sobriedad del soldado japonés ha tenido una importancia enorme en esta cuestión. Las clases inferiores del pueblo japonés, que proporcionaron el mayor contingente del Ejército, no conocen la carne: el arroz y los pescados secos constituyen su alimento principal.

La cuestión de las subsistencias se limitaba por lo tanto, en lo esencial, á proporcionar la cantidad necesaria de arroz, la cual, en verdad, había de ser enorme; no teniendo que preocuparse, por el contrario, por lo que se refiere al pan, al artículo más capital entre nosotros.

(1) El Subintendente militar D. Fernando Aramburu publicó en el número 8.212 de la *Correspondencia Militar* del 6 de Marzo del presente año un artículo titulado «Carros-cocinas de campaña», en que con la reconocida autoridad de tan competente Jefe se demuestra la suma importancia y la ventajosa aplicación de dichos carros-cocinas en el abastecimiento de los Ejércitos. Razones fáciles de comprender me prohíben transcribir algo de lo mucho que en el mencionado artículo se encierra, limitándome á indicar dónde pueden leerlo cuantos sientan interés en conocerle.—
(N. del T.)

En cuanto á la carne, también la Administración Militar japonesa no tenía que tomarse grandes cuidados. Este alimento que entre nosotros juega un papel tan considerable, no tiene apenas importancia para el soldado japonés, que se acuerda muy poco de la carne fresca y prefiere los pescados secos y sus manjares nacionales.

La Intendencia japonesa tenía, por consiguiente, grandes facilidades en este concepto. Si no había carne se tomaban conservas, y casi nunca eran éstas de carne. Sólo durante los períodos de estacionamiento, en que las operaciones estaban suspendidas, es cuando se hacían distribuciones regulares de carne fresca.

Otro punto importante para la alimentación del soldado japonés es que no le da ninguna importancia á que la comida esté caliente ó fría. De ordinario no come caliente más que por la tarde; además hacía otras dos comidas frías, pero con frecuencia los soldados no calentaban sus conservas de carne, comiéndolas frías con el arroz caliente.

Como los medios de transporte que se habían requisado en Mandchuria eran muy abundantes— se disponía de un ferrocarril y el Ejército avanzaba muy lentamente—, la instalación de almacenes se hizo, desde luego, operación muy sencilla.

En estas circunstancias las tropas estuvieron tan bien alimentadas, que, según una de las Memorias que hemos leído, los soldados aumentaron de peso durante el invierno. Se trató de combatir la enfermedad del llamado *beri-beri*, provocada por el exceso de consumo de arroz, distribuyendo de vez en cuando carne fresca y legumbres y mezclando el arroz con algo de cebada (1).

En general, cada hombre recibía un poco más de litro y

(1) En el texto que venimos traduciendo, su autor, I. Schraböck, se extiende en la descripción, síntomas y consecuencias del *beri-beri*; pero, á nuestro juicio, no debemos detenernos en seguirle, por no ofrecer interés en este asunto el conocimiento de ciertos detalles que á nada pueden conducirnos. —(A. del T.)

medio de arroz todos los días para distribuirle en tres comidas; excepcionalmente se les daba *swibak*, alimento que á los japoneses no les gusta (lo que, por lo demás, también ha sucedido en otras partes), y una conserva de carne, ó carne fresca. Para cada comida recibían también los soldados verduras ó manjares japoneses en conserva. Alternando con la carne se les daban varios pescados frescos, y algunas veces por semana *sake* (licor sacado del arroz) y cigarrillos.

Como víveres de reserva, cada soldado llevaba en su mochila, y si éste se quedaba atrás, como ocurría durante las batallas, en el equipo que conservaba encima, tres pequeños paquetes de arroz, 24 *swibaks*, dos latas de carne y un poco de sal. El arroz había sido cocido previamente, con lo cual bastaba recalentarlo con agua en las ollas para tener la comida preparada.

Según el modelo de los carros-cocina rusos, se arreglaron durante la campaña carruajes del Tren japonés de modo que pudieran llevar una marmita y proporcionar en cualquier momento agua caliente, arroz cocido y legumbres. Estos carros-cocina dieron también muy buenos resultados entre los japoneses.

Muy digno de notarse es el cuidado exquisito con que la Administración Militar japonesa tomó las medidas necesarias para acostumbrar á las tropas á una alimentación que respondiese mejor á las exigencias de la guerra y á las del clima que la que les era habitual.

A fines de 1904 la ración cotidiana del Ejército de Kuroki se componía de

900	gramos	de	arroz.
470	»	»	carne fresca.
400	»	»	verdura.
15	»	»	té.
10	»	»	especias para el arroz.
30	»	»	azúcar.

30 centilitros de *sake*.

10 cigarrillos; y además 5 huevos por semana, pudiendo ser substituidos los 470 gramos de carne por 200 gramos de pescado salado ó ahumado, y por 150 gramos de legumbres secas los 400 de verdura.

Además de las provisiones que llevaba cada hombre acompañaban á la división 4 columnas de víveres, con cada una de las cuales bastaba para la alimentación de un día, y cada Ejército llevaba 2 convoyes, cada uno de ellos con provisiones para un día.

El abastecimiento del Ejército se efectuó casi exclusivamente con víveres llevados del Japón, pues aunque los recursos de la Mandchuria eran conocidos y los distritos neutrales próximos de la China y los de la Corea hubiesen proporcionado las provisiones necesarias pagándolas, la Administración Militar parece que tuvo en cuenta que las operaciones empezarían en el Sur de la Mandchuria (comarca montañosa y pobre), que el Ejército avanzaría en seguida por regiones cuyos recursos estarían ya agotados por el enemigo, y que no se podría contar con la China más que en caso de éxito.

El abastecimiento se efectuó, pues, por retaguardia; sistema que exigía evidentemente, para ser realizable, la supremacía en el mar. Asegurada ésta, el transporte por mar no presentaba grandes dificultades, pues la Marina mercante podía proporcionar los buques necesarios. El mando superior del Ejército indicaba las cantidades de víveres que juzgaba precisas al Comandante general de Etapas, encargado del abastecimiento de las Estaciones terminus y de la renovación sucesiva de las provisiones que se expedían en dirección al Ejército.

Estas provisiones llegaban del Japón en cargas dispuestas para el transporte á lomo; las conservas en cajas de 40 á 50 kilogramos; el arroz, la cebada y la avena en paquetes de 15 kilogramos, embalados con paja.

Las mercancías pasaban con este embalaje por las diferen-

tes etapas hasta llegar á los almacenes situados á inmediación de las tropas. En los almacenes divisionarios se formaban entonces los escalones de abastecimiento para los trenes divisionarios, y éstos llevaban las provisiones hasta las mismas tropas.

Como productos que podían ser sacados del mismo país para reemplazar á otros del Japón, se empleaban la cebada en lugar del arroz, la *tshumisa* y las tortas de judías en vez de la avena, y la paja del *tshumisa* por el heno; pero en general parece que no se recurría á los productos de país más que cuando faltaba el abastecimiento regular.

La provisión de los medios de subsistencia estaba basada en el principio de sacar partido de todos los medios de transporte disponibles para llenar los almacenes, establecidos tan cerca de las tropas como era posible.

Cada división tenía su propio almacén de subsistencias, situado en la línea principal de comunicaciones á retaguardia, y era abastecido por el almacén de Ejército, instalado en una de las Estaciones principales de Etapa. El almacén de división dependía de la Intendencia divisionaria, mandada por un Intendente superior que tenía á sus órdenes otros dos Intendentes. El almacén de Ejército estaba siempre situado junto al ferrocarril; por ejemplo, en Kaiping, Haitschöng, Liaoyang, Fantey, Mukden, Tyelin.

En el momento en que las tropas ocupaban una nueva parte del país, se disponían á preparar la instalación de los almacenes de división y de Ejército, de manera que cuando las tropas tenían que avanzar los almacenes podían funcionar en seguida.

El ferrocarril del teatro de la guerra, que no estuvo disponible hasta muy tarde, no bastaba para llenar los almacenes de Ejército y los de las divisiones; por esto hubo que adoptar largas columnas de los carruajes empleados en el país. Hemos dicho ya que la Administración Militar se había asegurado

desde mucho antes de la guerra el empleo de un gran número de carruajes en Corea y en la Mandchuria.

Sólo gracias al considerable número de medios de transporte y á la facilidad de proporcionárselos, así como á su verdadera utilidad práctica, pudo ser realizado con éxito el principio de abastecimiento por retaguardia. Fué además facilitado esto porque los soldados de la reserva, poco ejercitados y de menor valer militar, pudieron ser empleados en parte como no combatientes, carreteros, arrieros, faquines, evitándose así, con gran ventaja para la disciplina, el empleo exclusivo de personal civil.

La base de todo el servicio de subsistencias estaba en Antun, Dalni, Einku, donde se encontraban los almacenes-base. Durante el curso de las operaciones se establecieron bases intermedias en Sinmintin, Liaoyang, Fonhuandshon y Mukden.

Cuando terminaron las operaciones, la Administración Militar japonesa disponía de 8 líneas de etapas principales, cuyo valor era muy diferente.

La más importante era la línea Dalni-Dashitsao-Liaoyang-Mukden-Tyelin, porque se apoyaba en un puerto excelente y seguía el ferrocarril.

Al lado de éste corría la carretera llamada Mandarina, que estaba, igualmente, á la exclusiva disposición de los transportes militares.

La línea de etapas más occidental era Inku-Kaupantsi-Sinmintin. Estaba alimentada por el ferrocarril chino, situado fuera del teatro de la guerra, pero que á pesar de esto fué empleado para el abastecimiento. Esta línea se continuaba por el camino Fakumon-Kaupinsian-Syaotytsi.

Otra vía muy importante estaba formada por el Liaho, Deinku á Tyelin. El valle de este río es una de las partes más ricas en recursos del teatro de la guerra, y los abundantes medios de transporte locales, que consistían en juncos, permitían transportar por él muchas mercancías. Además esta vía fluvial

aseguraba la comunicación en el caso de una retirada si el ferrocarril hubiera sido destruido.

En Corea se encontraba la línea de etapas Antun-Fonhuadshon-Liaoyang-Tyelin. Entre Antun y Liaoyang se había establecido un ferrocarril de campaña servido á brazos de hombre, que se continuaba por el camino de Tyelin. Más tarde se construyó todavía al lado de esta línea otro ferrocarril en que los trenes eran arrastrados por locomotoras. Se podía hacer rodar por él vagones cargados con 250 kilogramos de provisiones á la velocidad de 8 kilómetros por hora.

Otras líneas de etapas eran: 1.º Antun-Fonhuandshon-Lianhankwan-Bonsiku-Fushun; 2.º Antun-Fonhuandshon-Saimatri-Tsiantshan-Sintsintin, con ferrocarril de campaña hasta Fonhuandshon; 3.º el Yalu hasta Tshandyanhekau, y después por Thagomon á Huayshonsian-Tuowasian; y 4.º la línea Tanushian-Fonhuandshon como línea secundaria.

Como líneas de etapas transversales había las de Sinmintin-Mukden-Yapan y Syaobeihe-Liaoyang-Mitsi.

Desde Sinmintin á Mukden se aprovechó el ferrocarril de campaña ruso, que fué tomado al enemigo.

Para terminar, querría dar algunos ejemplos de la organización y ejecución del abastecimiento por retaguardia, especialmente para el primer Ejército.

Este avanzó muy lentamente de su puerto de desembarco, Tshinanpo, hacia el Norte, por consecuencia del abominable estado de los caminos y de las dificultades de abastecimiento, que fueron su consecuencia, hasta que se hizo posible proveer por mar á las tropas, que marchaban casi paralelamente á la costa. En cuanto el mar estuvo libre de hielos, se aprovechó en seguida la flota de transportes japoneses para establecer cuatro puntos de desembarco al Este de la desembocadura del Yalu, desde donde fué posible abastecer al primer Ejército, acortando así notablemente los transportes por tierra, que se

efectuaban por la línea Tshinanpo-Andshu. De esto se siguió que un cierto número de tropas que hacían el servicio de etapas, quedase libre y pudiera ir á reforzar el Ejército de campaña.

Después de la batalla del Yalu, el 30 de Abril y 1.º de Mayo de 1904, el Ejército permaneció en el campo de batalla hasta el 5 de Mayo, en gran parte por razones de abastecimiento, porque la marcha por el interior de la Mandchuria, que en su primera parte es, como ya hemos dicho, un país montañoso y pobre en recursos, no podía emprenderse hasta que el servicio de subsistencias estuviera asegurado.

La línea de etapas partía de la costa coreana, al Este de la desembocadura del Yalu, y necesitaba ser fuertemente guardada contra las tentativas de la caballería rusa. Por esta razón, la Administración Militar japonesa trasladó la línea de etapas á la costa de Mandchuria, al Oeste de la desembocadura del Yalu, lo que exigió, naturalmente, algunos días.

Al fin del mes de Agosto, el Ejército que venía de Fonhuandshon llegó al Lianshankwan.

Casi al mismo tiempo empezó el período de lluvias, que no duró más que una semana, pero que bastó para hacer crecer los ríos, hasta tal punto, que ningún vehículo podía atravesarlos. Las provisiones no habían podido llegar todavía á su destino; los chinos, que ya no ganaban nada por consecuencia de la inacción forzosa, se dispersaron y volvieron á sus casas. Los soldados del tren llevaron noche y día, á través de los ríos, con el agua hasta el cuello, sacos de arroz. A pesar de esto las provisiones empezaban á faltar; el arroz no llegaba á las tropas de vanguardia; la situación se hizo tan crítica, que si la lluvia hubiera continuado algunos días más el Ejército se habría visto obligado á regresar á Fonhuandshon.

Felizmente la lluvia cesó, los ríos bajaron, los chinos fueron buscados por todas partes y *atrapados*, y el abastecimiento se reanudó gracias á la energía acostumbrada de los japoneses.

Otra gran interrupción ocurrió á principios del mes de Agosto. Según el plan del mando superior del Ejército, el 1.º debía ponerse en movimiento para marchar contra Liaoyang el 15 de dicho mes; pero el 14 empezó el segundo período de lluvias, que duró sin interrupción hasta el 19. Hubo que interrumpir las operaciones, y el abastecimiento se encontró igualmente detenido. Las provisiones acumuladas con anterioridad fueron consumidas, pues no eran muy considerables. Trabajando día y noche con todos los medios de transporte disponibles, no se había podido conducir más que las municiones en previsión de los inminentes combates; pronto se hizo crítica la situación, y hubo que reducir las raciones.

Cuando cesó la lluvia se necesitaron cinco días para reemplazar las provisiones, y hasta diez después del momento que al principio se había previsto, no pudo iniciar el primer Ejército la batalla de Liabyang.

Los caminos, en general muy malos, fueron causa de grandes dificultades para el abastecimiento. Como iban á través de los valles, á lo largo de los ríos que era preciso atravesar varias veces se necesitó construir bastantes puentes, y como estos caminos se encontraban en poder del enemigo, no fué posible habilitarlos con anterioridad. De aquí que las distancias de marcha que se habían proyectado tuvieran que ser reducidas á la mitad.

El abastecimiento no sufrió ninguna detención por consecuencia de intervención del enemigo, porque todas las tentativas de este género fueron rechazadas á tiempo.

Durante la batalla del Liaoyang, que duró de diez á doce días para el primer Ejército, no se produjo ninguna interrupción en el abastecimiento. Antes de la batalla se habían aumentado los víveres de reemplazo distribuidos á cada soldado, además de los víveres de reserva para dos días, tanto como podía y quería llevar, y se habían cargado los mulos de los regimientos hasta el límite de sus fuerzas. Gracias á estas medidas no