El Eco de Cartagena

Decano de la Prensa de la Frovincia

Q d

Enscripción.—En la Peninsula: Un mes, i pia.—En el Extranjero: Tres meses, 7'50 id.—La sascripción sa contará desde i.º y 16 de cada mes.—Toda la correspondencia y paquetes, dirijanse al Administrador.—No se devuelven los originales.—Administración: Piaza de San Agustín, número 7, bajo Redacción Isaac Peral 24

Condiciones.—21 pago será adelentado y su melático, à en lotres de fácil cobro -Corresponentes en l'aria Mr. Lo rette, 14, rue Rougemont; Mr. Jhon F. Joues. 11, Fandat Monnantre.—New York, Mr. George B. Pike. 21, Parl Bow.—Berlin, Rudolf Mosse Jerusalém Strasse, 43 y 49.

Radio de acción de dirigibles y aeroplanos

Alemania es la que posee más y mejores dirigibles de guerra; son del tipo Zeppelin de envuelta rigida y de tal desplazamiento que los ca-Pacita para transportar gran cardidad de proyectiles y montar cañones y ametraliadoras. Desde los primeros modelos, esa desplazamiento ha ido en aumento, y, aunque carecemos de datos precisos, puede afirmarse que algunos de ellos exceden de los 30.000 metros cúbicos. Ya en 1913 se construyó en Menheim un dirig ble cuyo desplazamiento alcanzaba la cifra de 24 000 metros cúbicos, con una fuerza motriz de 800 caballos, suministrada por cuatro motores, pudiendo fransportar 50 hombres, distribuidos en cinco barquilian. En Francia el mayor que se ensayo fue un Astra Torres, que desplazaba 23.000 metros cúbicos, equipado con cuatro motores de 250 caballos cada uno.

Los nuevos modelos pueden llevat todo el combustible necesario para recorrer extensas zonas, permaneciendo bastantes horas en el espacio, y van cargados de muchas bombas para arrojar sobre los blancos que se les hayan prescrito.

El radio máximo de su distancia está necesariamente limitado per el de la telegrafia sin hilos, cuyos aparatos montan; puesto que ir mas alla con el objeto de no perder el contacto con el enemigo, les desligarla del cuartel general propio, con el cual no les sería facil comunicar y del cual no podrian recibir instrucciones. Bien se comprende, no obstante, que el contacto y la comunicación antedichos, pueden establecerse de un modo indirecto, cuando las aeronaves deban vigilar los movimientos de un enemigo muy lejano, sirviéndose de otros dirigibles auxiliares intermedios que liguen los de exploración con au cuartel

La actual guerra nos ofrece un ejemplo de la lucha entre pueblos bastante distanciados entre si, como 80n; Alemania, Turquia, Inglaterra Japon. El testro de operaciones está en el continente, y en el debia Inglaterra averiguar los movimientos y disposiciones de su principal adversario, desde el instante de lomperae las hostilidades, o mejor aún, cuando se dejaban sentir los Prodromos fatales de la conflagración, delatados por las concentraciones de tropas, preludio seguro de la decisión de buscar en las armas las razones que no supo ó no quiso encontrar la diplomacia. Pero Ingiaterra carecia de dirigibles, ó no los tenia dispuestos, ó parecía que los teservaba para la protección de sus extensas costas. Poseia alguno del tipo rigido, construido en los talleres de Vickers Sons & Maxim y del tipo semirigido procedente de la casa Armstrong.

Alemania debió mandar lejos sus dirigibles, no para conocer las disposiciones del ejército inglés, cuyo despliegue tenia que efectuarse en flerras belgas y francesas, sino para recorrer el espacio por encima del mar del Norte, con objeto de vigilar los movimientos y descubrir los Propósitos de los batcos enemigos. Desde su base de dirigibles más avanzada, Heligoland, á las costas ingleses hay 550 kilómetros, más 340 millus inglesas. Y aunque à los dirigibles alemanes les ha faltado en algunas ocasiones libertad para desarrollar su acción con completa amplitud, á causa de los aeroplanos adversarios, sin embargo, lo han efectuado y efectúan con intermitencias, por «raids» llevados á cabe con valentía, gran rapidez y con el mayor sigilo, lanzando bombas sobre las poblaciones y los barcos enemigos.

De igual modo han procedido y proceden los aeroplanos recorriendo un gran espacio, y regresando á dar cuenta de sus investigaciones y de los daños causados en territorios del bando opuesto.

En el espacio, continuamente hay vigilantes aéreos, que escudrifian, buscan, avisan de lo que el contrario hace y enterpece la acción de sus rivales.

La fuerza de propulsión que en los dirigibles es por completo independiente de la de sustentación, les permite, como anteriormente se ha expuesto, permanecer elevados sobre un punto sin gasto de combustible. No sucede lo mismo con los aeropianos, cuyas dos fuerzas han de obrar simultáneamente; pues sin la propulsión desaparece la sustentación, y sin ésta no se eleva el aparato.

De los hechos conocidos en la presente guerra, se infiere que un dirigible puede permanecer en el espacio doce ó quince horas, y si á un zeppelín se le asigna una velocidad de 80 kilómetos por hora, como término medio aceptable, su recorido será de 960 á 1.200 kilómetros, y como ha de contarse el regreso, su radio de acción se hella comprendido entre 480 y 600 kilómetros.

Recientes noticias señalan para los dirigibles un radio de acción de 900 kilómetros y yo creo que se llegará á más, á medida que se perfeccionen los motores y la química proporcione combustible de menos peso y más potencia.

Se comprende, pues que los dirigibles alemanes han podido efectuar sus raids sobre las costas inglesas, no sólo desde Heligoland, sino desde otros hangores; lo cual como acabo de exponer indica modificaciones en los motores ó un perfeccionamiento en el conjunto para permitirles más tiempo de permanencia en el espacio.

Los aeroplanos pueden salvar tambien la distancia desde Inglaterra al territorio alamán, haciendo escalas en tierras francesas. Si permanecen cinco horas en el espacio, su radio de acción es de 300 kilómetros, si son sels horas que dura su vuelo, dicho radio alcanza 360 kilómetros.

La zona que abarcaa los dirigibles es, por consiguiente, más extensa que la de los aeroplanos; pero éstos, por su mayor velocidad, son más adecuados para misiones determinadas y momentáneas en que importe mucho la adquisición de una noticia respecto á un supues to movimiento del adversario, al emplazamiento de la artilleria contraria, al reconocimiento de una posición donde convenga emplazar la artilleria propia ó colocar fuerzas, etc.

El mar del Norte constituye en la actualidad una de las principales zonas de exploración. Los dirigibles alemanes que parten de su base de Heligoland, reconocen dicho mar en un radio de unos 600 kilómetros. sirviendo la mencionada base de centro del extenso arco que prieden describir. y que corta en algunos sitios las costas inglesas. Dicho arco tiene sus extremos en la costa sur de Noruega y en la de Holanda. Los aeroplanos que salgan de las inmediaciones de Sheerness, Cromer, Scarborought y Peterhead, no punden dominar en toda la zona de guerra del expresado mar.

Comandante Oller.

17

A BURGOS

Madrid 1-9 m.
Cou abjeto de asistir à la inauguración del monumento en memoria
de Alonso Martinez, saldrá hoy de
Solorzano en donde se encuentra,
para Burgos, D. Antonio Maura, el
cual hablarà en el acto de la inauración en nombre de la comisión de

Notas Municipales

Códigos.

Asuntos á tratar

Para la sesión que mañana á las once ha de celebrar nuestra corporación municipal, han sido señalados para su despacho los siguientes asuntos:

Moción de varios señores concejales, proponiendo cesen en sus cargos varios empleados de Secretatia.

—Instancia de don Abelardo López solicitando su jubilación, como oficial mayor de este Ayuntamiento.

—Informe del señor Letrado Consistorial, manifestando que el dictamen de la Comisión de Hacienda, proponiendo se conceda pensión á las huérianas de don Juan Asuar es legal y obligatorio.

Dictamen de la Comisión de Hacienda, exponiendo no debe pagar nada por concepto de Círculos de recreos la Asociación de Labradores de Pozo-Estrecho.

Expediente de alizeación de la calle de Carniceria de esta ciudad.

Bases para el concurso para la provisión de la plaza de Arquitecto municipal.

—Informe de la Comisión de Alumbrado acompañando nuevo cua dro para el encendido y apagado del alumbrado público.

—Informe de la Comisión de Propios acompañando la valoración de los terrenos que pretende adquirir en el pago de «Los Altos» diputación de Pozo-Estrecho don Joaquin Sánchez Belmonte.

-Informe de la Comisión de Proplos aceptando el informe de señor Letrado consistorial sobre la petición de don Francisco Jorquera, de que se le ponga en posición de unos terrenos vendidos por este Ayuntamiento.

—Informe de la Comisión de Policia proponiendo se autorice à doña Micaela Escarvajal para recons truir la fachada de la casa número 1 de la calle del Sepulcro.

—Informe de la Comisión de Hacienda proponiendo se abonen del capítolo de imprevistos 500 pesetas para los gastos ocasionados en el entierro de los restos del señor lilesca, 250 pesetas á don Ginés Vera Carcia por alquiler de la casa donde se depositó la Fábrica para condución de aguas en la carretera de La Unión.

De Sociedad

Después de haber permanecido en ésta unos días, ha regresado á Albacete el magistrado de aquella Audiencia, don José Maria Salvá.

-Acompañado de su distinguida familia ha regresado de Toledo el teniente coronel de Infantería, nuestro apreciable amigo don Santiago Zumel.

Bien venidos.

Ha regresado de la Corte & donde marché para asuntos profesionales, el culto letrado de este colegio, nuestro querido amigo don Mariano Gil de Pareja.

-Han sido nombrados representantes de la Compañía Atrendataria de Tabacos en esta provincia, bajo la razón social «Hijos de Justo Aznar», nuestros amigos D. Ignacio y don Justo Aznar Pedreño.

Nuestra enhorabuena.

—Hemos tenido el gusto de saludar al primer tentente de Artillería don Bmilio Gliabert, y al de Ingenieros don Manuel Duelo, recientemente ascendidos.

-Ha sido ascendido á primer teniente del cuerpo de Artillerla, nuestro querido amigo don Esteban Calderón y Martinez, hijo de nuestro apreciable amigo el Ayudante de las Obras de este puerto D. Esteban.

Nuestra enhorabuena.

—Se encuentra restablecido de su enfermedad el precioso niño Miguelito Pelayo, hijo de nuestro compañero don Miguel, Presidente de la Asociación de la Prensa de esta ciudad.

Celebramos el restablecimiento.

Julio

Mes favorito del cielo que la fortuna atesora de tener por protectora à la Virgen del Carmelo.

Mes que encierra la aureola de la conmemoración del gran Santiago, patrón de la nación española.

Mes que el Sol en el espacio brilla con mayor pureza; mes que con San Casto emplezo y acaba con San Ignacio.

Mes de encendidas pasienes, mes de las ropas ligeras y mes que las lavanderas pasan dando restregones.

Mes que el calor malos ratos produce por sus desmanes; mes en que rabian los canes y, á veces, rabian los gatos.

Mes en que sigunos insectos á nadle dejan parar y à todos hacen rabiar con sus picantes efectos.

Mes clásico de verano en que se suda de veras; mes que funcionan las eras, si dió la simiente grano.

Mes que le ofrece sustento al pobre por poco cobre pues, pladoso brinda al pobre sus frutos como alimento.

Mes que otorga la miseria paso franco á la ventura; mes en el cual se inaugura de Cartagena la fería.

(Elegante instalación refugio del bienestar, que lame el plácido mar... dicho sea con perdón).

Mes de los melocotones, de las manzanas toreras, de los peros, de las peras y, por fin, de los melones.

Mes del sorbete simpar, mes que el baño spetesemon, mes que en el mar nos metemos y en que el mar vale la mar.

Alabándote me esplayo mes que naces á la vida, y al darte la bienvenida te saluda tu tocayo

fulio Herndndez.

Una Memoria

Hemos recibido la Memoria que el consejo de administración de la Sociedad Española de Construcción Naval, ha remitido á la aprebación de la Junta General de accionistas celebrada en el pasado mes de Mayo.

En dicha Memoria se da cuenta del curso del contrato con el
Bstado, de los contratos de suministro, del estado en que se encuentran las obras contratadas,
de los buques entregados al Estado, del personal obrero, de la
habilitación de varios talleres y
de otros asuntos importantes del
astillero que dicha sociedad tiene en este Apostadero.

Publica también el balance en fin de diciembre último y un estado de los beneficios y la dis tribución que de ellos ha de hacerse en el presente año.

Damos las gracias á los señores N. Fuster y A. Navarrete, por haber tenido la atención
de remitirnos un número de tan
importante Memoria.

En el movimiento de tan variados
productos mercantiles, intervienen
otros factores de acarreo y transporte de excepcional importancia
para el pais productor, como son los
caminos os dinarios, los caminos de

Petición justa

Al ministro de la Gobernación ha elevado una petición el Ayuntamiento de la Corte solicitando que la guardía municipal sea equiparada en sus derechos pasivos á los que disfrutan los demás funcionarlos de aquel municiplo.

Una comisión de concejales de aquel Ayantamiento acompañada por el jefe de la guardia municipal madrileñs, visitó al ministro de Cobernación para suplicarle el pronto despacho de la petición presentada.

La idea de los concejales de Madrid no puede ser más excelente, pues justo es que esos funcionarios que vienen prestando servicio, muchas veces con exposición de sus vidas, disfruten de los mismos derechos pasivos que disfrutan otros empleados municipales.

Nos asociamos como ya lo han hecho otros periódicos locales á tan justa petición, para que los individuos que componen la guardia municipal de esta eiudad puedan disfrutar de los derechos pasivos que á la vejez les correspondas.

La Marina de Guerra

en su relación con el desarrollo de la industria y comercio nacional. (1)

(Conclusion)

En las naciones bien constituidas y organizadas, los recursos invertidos en las obras navales como en todos los elementos de guerra, quedan integros dentro del país; no se hace otra cosa que transformar las materias primitivas ó naturales en productos industriales, que después se utilizan dándoles las formas apropiadas que requiere la construcción. Comienza el trabajo bajo de tierra, de donde se extrzen los minerales, y después de varias transformaciones que entretienen numerosas industrias y líneas de transporte, sigue en los astilleros y en las fábricas, dando ocupación á numerosos obreros que viven de la acción bienhechora del Estado.

Comenzado el impulso á título de estimulo industrial, activa á comarcas enteras que no solo viven de esta particular labor, sino de las necesidades de otras industrias nacionales ó extrangeras que utilizan en sus especiales especulaciones las productos elaborados en aquellas otras, que podemos calificar de fundamentales. Con el tiempo, estas nacientes industrias se convierten en centros productores de extensas fa-

(1) Trabajo presentado en el certamen de la Cruz Roja de 1914. mificaciones, que da ocupación y estabilidad á miliares de familias, las cuales devuelven con creces, en calidad de impuestos, las consignaciones que el Estado incluye en sus presupuestos para la construcción de buques de guerra.

Creada la industria nace la necesidad de mercados, acción pacífica de penetración que se confia á la política de los goblernos, política que ha de ser secundada y protegida por numerosos barcos de guerra, que son los que en definitiva abren las puertas de las naciones, no por el sistema del atropello y de la imposición, sino por el amparo y la atracción de un comercio horrado, activo y ventajoso.

productos mercantiles, intervienen otros factores de acarreo y transporte de excepcional importancia para el pais productor, como son tos caminos ordinarios, los caminos de hierro, la navegación fluvial, la de cabotaje y la de altura, que da ocupación á cientos de miles de obreros é imprimen ese carácter típico de actividad y de riqueza mobiliaria que se observa de ordinario en las naciones que caminan á la cabeza de la civilización.

Los transportes terrestres son generalmente lentos, embarazosos y caros, cuando las distancias son de alguna consideración; de aquí, el empleo de las vías marítimas que son las más rápidas, fáciles y económicas para el tráfico internaciooal y aun para el nacional de ciertas regiones de la costa. Esto lleva cons sigo la constitución de importantecompañías navieras, el establecimiento de lineas regulares de vapores, y la habilitación de centros comerciales o puertos a donde afiuya la sabia del pais, para desparramarla por todos los ámbitos de la tierra, en forma de riqueza especulativa y de trabajo útil y remunerador.

La navegación mercante, como toda la propiedad reguiarmente constituida, exige iz garantia del Estado, única salvaguardia de los intereses creados al amparo de la nacionalidad. Cuando ésta es débil 6 de escaso relieve Internacional, el fomento de la marina mercante es le escasa consideración, por ser la riqueza más expuesta á padecer las contingencias de una guerra; de aquí, el poco apego á la constitución de empresas navieras, y el que algunas de éstas, sin atenerse á otros estímulos que á la seguridad de su negocio, hagan el abanderamiento de sus barcos con el pabelión extrangero que más confianza les inspira.

En España el 60 0,0 del tráfico maritimo se efectús con pabellón nacional y el 40 010 restante con buques del extrangero. Según la estadística no tenemos más que unas 800.000 toneladas de registro en buques de vapor y debiamos figurar con 1.300,000 toneladas. Del quinto lugar que ocupábamos entre las naciones marítimas antes de la guerra con los Estados Unidos, hemos descendido al doceno. Estos datos revelan cuanto hemos perdido como potencia naval. En cambio Alemania, Italia, Austria, Rusia v el lapón al amparo de su neciente marina de guerra y de su perfecta organización militar han prosperado de una manera loca y envidiable.

Se nota en nuestro país un espítitu hostil á las construcciones navales y á toda medida que se plantea ante la necesidad de organizar y de dotar los servicios de la armada en armonía con lo que somos y lo que representamos como nación marítima. Estamos á las puertes de Europa, en la que predomina un ambiente militar de serios cuidados para el porvenir, y debemos acondicionar las defensas de la patría á

> CAN Coja Mediterrán