



# EL ECO DE CARTAGENA

AÑO XXXVI

DECANO DE LA PRENSA DE LA PROVINCIA

NÚM. 10528

## PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En la Península.—Un mes, 2 ptas.—Tres meses, 6 id.—Extranjero.—Tres meses, 11'25 id.—La suscripción se contará desde 1º de cada mes.—La correspondencia á la Administración

## REDACCION Y ADMINISTRACION MAYOR 24

VIERNES 4 DE DICIEMBRE DE 1896.

## CONDICIONES

El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en París, A. Lorette, rue Caumartin 61; y J. Jones, Faubourg-Montmartre, 31.

## LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL COMPANIA DE SEGUROS REUNIDOS



Domicilio social: MADRID, CALLE DE OLÓZAGA, NUM. 1 (Paseo de Recoletos)

### GARANTÍAS

Capital social efectivo.	Pesetas	12.000.000
Primas y reservas.		43.598.510
<b>TOTAL.</b>		<b>55.598.510</b>

### 32 AÑOS DE EXISTENCIA

#### SEGUROS CONTRA INCENDIOS

Esta gran Compañía nacional asegura contra los riesgos de incendio. El gran desarrollo de sus operaciones acredita la confianza que inspira al público, habiendo pagado por siniestros desde el año 1864, de su fundación, la suma de pesetas 59.159.694,43

Subdirección en Cartagena: Sra. Viuda de Soro y O.ª, Plaza de los Caballos núm. 15

#### SEGUROS SOBRE LA VIDA

En este ramo de seguros contrata toda clase de combinaciones, y especialmente las Dotales, Rentas de educación, Rentas vitalicias y Capitalas diferidos á primas más reducidas que cualquiera otra Compañía.

## ACADEMIA RIPOLL ARMARIO

REAL NUMERO 34

Preparatoria para las Academias del Ejército y Armada.

### ACADEMIAS MILITARES

La preparación está á cargo de los directores y de los comandantes de infantería D. Rafael Martínez Illescas y de caballería D. Luis Marquaz.

### ACADEMIAS DE MARINA

Cuerpo general é infantería de Marina. La preparación por los directores y por los profesores de la Escuela de Torpedos D. Juan de Carranza, teniente de navío de 1.ª clase y D. Antonio de Lara teniente de navío.

Alumnos externos é internos.

## MATERIAL AGRICOLA

Presas para vinos.—Bombas para trasiego, riegos, lavar y rociar plantas.—Norias para pozos, movidas á vapor viento ó caballería.—Máquinas para taponar y limpiar botellas.—Espino artificial para cercados.—Arados de vertedera.—Desgranadoras de maíz.—Vías férreas, wagonetas, plataformas, cambios, etc., para transporte de frutos. Azadas, hoces, picos.—Tuberías de manga y otras.

CAMILO PEREZ LURBE  
21, CASTELLINI, 12.

### DENTISTA ITALIANO

DR. OVIDIO CIENI COMASTRI

CARMEN, 43, PRINCIPAL.

Dentaduras artificiales en todos los sistemas.

Consulta permanente y á domicilio.  
CARMEN, 43, PRINCIPAL.

## QUE SIRVA DE LECCIÓN.

Lo ocurrido con motivo de la orden dada por el ministro de Marina, para que limpien en este dique los acorazados de la escuadra, debe sacarnos de nuestra censurable pasividad. Hasta ahora, mientras los demás pedían trabajo á voz en cuello, nosotros esperábamos que buenamente nos lo dieran, sin pensar que las exigencias de los otros

y nuestra indiferencia legendaria habia de contribuir á que la parte más pequeña de las obras repartidas á los arsenales habia de ser la que le tocara á este de Cartagena.

En este punto somos tan poco favorecidos por la suerte, que casi nos llena de asombro que el «Vizcaya» haya subido al dique contra la influencia gallega que pretendía á todo trance llevarse al Ferrol, junto con los otros buques que componen la escuadra.

La lucha entre la razón y el egoismo ha sido terrible; pero la razón ha triunfado. Gracias á eso, seguirán limpiando los buques en el dique flotante, cada vez que lo necesiten y se encuentren en esta capital de Departamento. De no lograrlo ahora, de no haber echado en la contienda todo el peso de la lógica y de no habernos puesto con decisión del lado de lo justo, la maestranza del arsenal de Cartagena no hubiera tocado jamás las quillas del «Vizcaya», del «Almirante Oquendo» y del «Infanta María Teresa», porque jamás hubieran subido esos buques al dique flotante.

La campaña hecha por «El Correo Gallego» contra el arsenal de Cartagena, es una lección que no debemos olvidar nunca para recordársela al colega el día que solicite nuestra ayuda para cualquier cosa que le haga falta. Ese día le probaremos que también somos capaces de sentir egoismos, pero solo para aquellos que, egoístas, pretendieron desacreditar los elementos de nuestro trabajo para arrebatarnos á esta maestranza el que razonablemente le pertenecía.

No vuelva «El Correo Gallego» á hablar nunca de ligas departamentales para defender el interés común de los arsenales del Estado; porque ya estamos al tanto de que ese interés significa para el colega la parte del león. Si no se le dan de buen grado, prescindirá de las ligas y del interés común, para dedicarse incansable á la defensa de su particular interés.

El «Vizcaya» ha subido al dique

a pesar de «El Correo Gallego». A pesar suyo subirán después el «Oquendo» y el «María Teresa». Sentimos por ello vivísima satisfacción; tanta como sentimos en otra época en que «El Correo» tocaba á rebato y nos llamaba para que le ayudáramos á vencer la voluntad del señor Pasquin, que pretendía encomendar la industria extranjera una escuadrilla de torpederos.

Tomó nota entonces «El Correo Gallego» de nuestra actitud de decidido apoyo á sus pretensiones?

¿Ahora la hemos tomado nosotros de la suya, y no se nos olvidará.

## TIJERETAZOS

Tres individuos que se encontraban velando á un muerto en el depósito del hospital civil de Cádiz, fueron agredidos á palos y puñaladas por los carteros encargados de llevar al cementerio los cadáveres procedentes de dicho hospital.

Sin duda á los carteros les parció poco viaje un muerto solo y quisieron añadir lastre.

Si no se incomodaran les llamaría bárbaros.

En Madrid, un señor ha visitado á otro, y le ha pegado cortésmente un tiro en la cabeza.

El colmo de esa visita sería que el visitante preguntara al visitado por el estado de su salud.

Y resultaría una visita á la americana, digna de haberse verificado en los Estados Unidos.

Que es donde tienen lugar las barbaridades de monta.

Dice un colega que en ninguna parte pasan cosas tan estupendas como en los Estados Unidos.

Y á renglón seguido relata una nevada que ha caído en el país de los yankees y dice:

«En algunos parajes han quedado enterradas en la nieve ciudades enteras.»

Tiene razón el compañero: en ninguna parte pasan las cosas tan en grande como en los Estados de la Unión.

Son tan extraordinarias, que el que se ocupe en ellas se distrae y parece que se las cuenta á los chinos.

Eso sí que son crédulos y se lo traigan todo.

En Catania ha descubierto la policía una asociación de ladrones distinguidos, es decir, de levita.

¿Vaya un descubrimiento que han hecho los italianos!

Y qué contentos estarán los bandidos de baja estofa y cómo gritarán como energúmenos, diciendo:

—¡Ya no hay clases!

La prensa extranjera habla de un infundio de venta de Cuba.

Es donde únicamente se puede hablar de esas cosas sin tener un disgusto: en el extranjero.

Aquí no.

De modo que puede la prensa emplear el tiempo en cosa de más fuste.

Por ahora no hay venta; ni luego tampoco.

Y pobre del que se atreviera á indicar algo en ese sentido.

¿Vaya una lluvia de bofetadas que le caería en la faz!

## AYERÍA EN EL APARATO DEL TIMÓN DEL CRUCERO ALFONSO XIII

Por tratarse de un buque de igual tipo que el malogrado *Reina Regente*, cuya pérdida todavía no ha sido satisfactoriamente explicada, copiamos de la *Revista General de Marina*, el artículo siguiente, acerca del orucero protegido *Alfonso XIII*, último buque construido en el Arsenal de Ferrol.

El 19 de Agosto de 1896, á las diez de la noche, salió de Ferrol para Santander el crucero protegido de primera clase *Alfonso XIII*. Este era su primer viaje; estaba en Ferrol alistándose para efectuar las pruebas de máquina, cuando exigencias del servicio obligaron al Gobierno á disponer del buque, y, por lo tanto, se impuso la necesidad de aplazar dichas pruebas.

A las diez y treinta de la noche del 20, con el meridiano de la farola de Tina Mayor, en el momento preciso en que estábamos maniobrando para zafarnos de un vapor que venía de vuelta en contrada, subió al puente el primer maquinista manifestando era indispensable y perentorio desconectar el servomotor, y guarnir la caña de respeto á consecuencia de una avería en el aparato del timón.

Ante lo apremiante de tal necesidad y convencidos de ello, tanto por la explicación que dicho maquinista dió de la avería de que más adelante nos ocuparemos, como por la inspección ocular de ella, «se paró la máquina, zafos ya del vapor», para poder efectuar la maniobra del cambio de gobierno. Tomamos las precauciones prevenidas y necesarias para dar á conocer nuestra

inmovilidad, en el caso de que hiciera falta. Se apagaron las luces de situación, y en lugar de la luz de tope se izaron dos faroles rojos, y se alistaron un cañon de 57 mm. y el repuesto por si hubiera sido preciso el usarlo.

Para efectuar la maniobra del cambio de gobierno, se empezó por poner el timón á la vía con el mismo servomotor y con el cuidado que implicaba la existencia de la avería. Una vez conseguido, se fijó en esa posición, pasando un perno ad hoc por el brazo de la cruceta de la cabeza del timón y el tintero que va firme al piso de compartimiento. En seguida se procedió á encapillar la caña de respeto, arriando del tensor de que va suspendida, y una vez engranada, se colocó la caña de la guía que sirve de tope en sentido vertical y se zafó el tensor. Inmediatamente se pasaron los guardines, mejor dicho, los chicotes de los guardines, porque los aparejos de la caña van siempre guarnidos por las groceras de la cámara del Sr. Comandante y de la toldilla, y á cada uno de ellos se dieron dos estrelleras, cuyas tiras se llevaron á la plataforma de popa, para desde allí, y mediante diez hombres á cada tira, es decir, cuarenta en total, poder gobernar.

Al mismo tiempo, y por separado, se procedía á desconectar el timón de su aparato de gobierno. Para ello se zafaron de las piezas de Z las bridas de la cruceta de la cabeza del timón, levantando los pernos que unen esas piezas. Después se llevaron las cabezas de esas bridas sobre unas moquetas guías, ins-

taladas con ese objeto á las bandas del compartimento, y pasados los pernos correspondientes, pudo zafarse el que fija el timón, y quedó la caña de respeto en disposición de prestar su servicio.

A las doce y treinta quedó lista esta faena, en la cual se habían tardado dos horas, y en seguida se dió avance la máquina y nos pusimos á rumbo. Nos quedaba por resolver la manera de gobernar desde el puente, problema de importancia porque, dada la eslora de este buque y lo empachado de su cubierta, no era posible pensar en gobernar á la voz desde aquel sitio. El problema se resolvió colocándose un alférez de navío en la magistral, y gobernando á la voz desde ella, cosa sencilla puesto que tenia los guardines á su inmediación: esto, en cuanto al rumbo; y por si habia que maniobrar por cualquier razón, se estableció un sistema de señales todo lo sencillo posible por medio del aparato de faroles. Se convino en que los cinco faroles rojos encendidos significarían *timón á Br*; los cinco blancos, *timón á Er*, y todo apagado, *á la vía*; y para que la inteligencia fuese sencilla y repetidora, se adoptó el enseñar un farol blanco á la banda correspondiente.

El resultado obtenido fué completo y fácil. El gobierno del buque no dejó nada que desear ni aun en comparación con el ordinario; siempre que sea en mar ancha y bajo ese punto de vista, no se le encuentra más objeción que el necesitarse de mucha gente.

Una vez obtenido el gobierno, se procedió á remediar la avería, que consistía en el husillo, en su extremo de proa, lleva un platillo, que va conectado á dicho eje por medio de dos chavetas que se alojan en las ranuras correspondientes del platillo y del eje.

Estas chavetas tienen la forma de cuñas, y la razón de ello es que, además de tener la misión de establecer el engrane de esas dos piezas, sirven también para impedir que dicho platillo pueda correrse hacia proa.

El trozo del eje continuación del anterior, que es el que atraviesa por un prensa el mamparo y el que lleva por la cara de proa de éste el aparato de conexión con el servomotor, lleva, formando cuerpo con él, en sus extremos de popa, otro platillo.

Ambos platillos van unidos por medio de pernos que atraviesan la masa de un anillo de bronce que llena el espacio que los separa, dejando en su interior una cavidad cilíndrica.

Las chavetas-cuñas que unen el eje del husillo al platillo de que hemos hablado, no tenían ninguna clase de sujeción con el eje; no había más que la adherencia propia del ajuste algo forzado con que se había instalado. Deficiencia que, á mi juicio, ha sido la causa única de lo sucedido.

Al llevar veinticuatro horas de navegación, se corrieron dichas cuñas, cayendo una de ellas en el hueco de la pieza de bronce entre los dos platillos, y hallándose próximo á suceder lo mismo con la otra, y de aquí la oportunidad del aviso puesto, que dió lugar á que, acudiéndose á tiempo, se evitase una avería mayor. Desde ese momento, todo el sistema formado por el trozo de proa del eje y la junta de «nuez» oscilaba de proa á popa, resbalando el platillo de popa sobre el eje del husillo. El peligro que por esta causa se ocasionaba era evidente; podían engranarse los pernos de la nuez con los del prensa del mamparo, y además podría desconectarse el aparato del timón del servomotor, y como este último estaba trabajando, continuaría haciendo el mismo trabajo, y el timón, por su parte, quedaría loco.