

El Eco de Cartagena.

AÑO XXX.—NUM. 3702

ESPECIAL DE LA NOCHE

TELÉFONO NÚM. 58

PRECIOS DE SUSCRICION.

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7'50 id.—Extranjero, tres meses, 11'25 id.—La suscripción empezará a contarse desde 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—Corresponsales en París E. A. Lorette, rue Caumartin, 6. Mr. J. Jones Faubourg Montmartre, 31, y en Londres, Fleet Street, Mr. G. 166.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MAYOR 24.

Martes 28 Octubre 1890.

NAVARRO

19, ISAAC PERAL, 19.

Gran surtido de relojes de bolsillo de oro, plata, níquel y acero. Variedad de los de mesa, pared y despertadores. Excelente taller de composuras.

Cadenas, colgantes y diges.

EXACTITUD Y ECONOMIA.

LAS AVERIAS EN LAS MARINAS DE GUERRA.

POR E. WEYL.

Se podría escribir un capítulo curioso de historia contemporánea sobre las causas de las polémicas marítimas sostenidas en Francia.

Había que hacer constar, desde luego, que las cuestiones de Marina se han tratado con la más completa indiferencia hasta hace pocos años; pero que hoy, por el contrario, el público se ocupa con verdadero interés de cuanto concierne á la armada, habiendo quien trate del material, ó bien del personal ó de la administración.

Esto no es censurable, si bien desgraciadamente se cometen equivocaciones, ya por no comprobar los datos remitidos, ó por ignorar la manera de comprobarlos.

Es más fácil citar y exagerar un incidente de mar que comentarlo, deduciéndose de él una enseñanza provechosa.

Últimamente conviene recordar, porque no es ya un misterio que ciertas polémicas están á veces inspiradas por ambiciones políticas.

No me detendré en refutarlas; quien se vale de armas para lograr sus fines, se enterará á costa suya de la facilidad con que estas se devuelven contra los que las manejan.

El día que fuesen poder, se les echará en cara, como sucede hoy, las averías de un material cual frecuentemente no han creado, imputándolos á la vez de incapacidad.

Sin embargo, como la resonancia de estas averías preocupa al país, me parece indispensable indicar las causas que las ocasionan, é investigar los medios de evitar, hasta donde es posible, los accidentes que ocurren en la mar, ó cuando menos disminuir su número ó gravedad.

Procedamos, pues, á inquirir lo que acaba de suceder en Francia é Inglaterra.

En la escuadra francesa no hubo averías de importancia durante la travesía de Tolón á Brest, habiendo navegado los buques á poca velocidad, cuyo andar sostuvieron sin dificultad los buques armados hace tiempo.

En los avisos torpederos, armados recientemente, se experimentaron salideros en las calderas habiendo sido el consumo de agua dulce abundante, y excesivo el de aceite para la lubricación.

Las tripulaciones, por lo mal alojadas, carecieron de comodidades si bien poco á poco se fueron acostumbrando á bordo, y con los auxilios facilitados por el general de Brest, los torpederos en que estaban embarcadas dichas tripulaciones se hallaban relativamente en buenas condiciones, al tomar parte en las maniobras.

Las averías de los avisos torpederos provinieron en parte de no haberseles facilitado, estando en la reserva, los efectos necesarios para su conservación, y de la inexperiencia del personal de dotación de estas embarcaciones en la fecha de su armamento.

No me ocuparé de avería del «Vauban», que se redujo á que un pasador del aparato de vapor para poner la máquina en movimiento se fracturó, causando, afortunadamente, averías ligeras, pues este acotizado siguió la campaña moviendo á brazo el citado aparato; pasará por alto la del crucero torpedero «Epervier», al que se le averió una de sus máquinas auxiliares, y cuyo buque está armado hace algún tiempo y agregado á la división acorazada del Norte.

Es inútil fijarse en el accidente ocurrido al «Milan», debido á la obstinación del práctico y á la ausencia del comandante que se había retirado pocos momentos del puente.

Creo que estos fueron poco más ó menos, los accidentes sobrevenidos durante las maniobras, en las cuales tomaron parte 24 buques, entre acorazados y cruceros y 10 torpederos.

En el Mediterráneo se registraron, al propio tiempo, otras tres averías en los cuatro buques siguientes, á saber:

1.º El acorazado «Caimán»: este buque, de la reserva de segunda clase, salió á la mar para efectuar pruebas. Habiéndose roto un tubo de nivel, el maquinista se sobrecogió, apercibiéndose ya tarde que el nivel bajaba en la caldera. Al efectuar la alimentación, tres de los tubos (que estaban á una temperatura alta) reventaron produciendo quemaduras en tres individuos. La causa de este accidente fue debido también á la inexperiencia del personal. Nada hubiera ocurrido si se hubieran apagado los fuegos de la caldera y esperado á que se hubiera enfriado para alimentar: la avería se remedió.

2.º Crucero de madera el «Desaix». Salió á la mar también para hacer pruebas, habiendo hecho agua por el costuraje del costado del buque, que estuvo expuesto al sol, hallándose aquel amarrado. El buque regresó al puerto de la salida, efectuándose nuevas pruebas después de reconocerse este caso antiguo.

3.º Torpedero de alta mar el «Courant». Esta embarcación, después de haberse hecho en ella reparaciones, efectuó pruebas, habiéndose fracturado la tapa de un cilindro y sufrido quemaduras dos individuos. La avería ocurrió por un defecto en el metal del vástago del émbolo que se rompió, accidente que fue imprevisible.

Últimamente citaré el caso del «Colbert» en el cual los fogoneros no pudieron sostener la presión, por lo que está á la vista que la inexperiencia del personal produjo la avería.

Trataré ahora de las averías de los buques ingleses durante el período de preparación de las grandes maniobras actuales: el «Thames» desde luego se inutilizó durante algunos días á causa de la rotura de un vástago de la bomba alimenticia; seguidamente en el «Gilealea» se efectuaron reparaciones á causa de una avería de un cilindro de una de sus máquinas auxiliares; el «Rodney» sufrió averías en su tubo de vapor, y por último, al «Glaston» se le averió el aparato de vapor para gobernar. Hay que citar además las averías de 5 torpederos, averías que se remediaron rápidamente, sin que nuestros vecinos, como marinos consumados, se hubieran impresionado en manera alguna.

Estos no ignoran cuán delicadas son las máquinas modernas, y las dificultades con que se lucha para formar un buen personal de maquinistas, no habiendo sido estos accidentes los primeros ocurridos hasta la presente. Lo que realmente contrarió á los ingleses fue, que la mitad del armamento de los dos acorazados «Inflexible» y «Hero» quedó inutilizado, después de los primeros disparos

efectuados en las prácticas usuales con mar llana.

El «Hero» es un acorazado pequeño construido en 1887 y lleva dos cañones de á 45 toneladas montados en una torre de proa, uno de los cuales no pudo seguir haciendo fuego por descomposición del aparato hidráulico.

Este accidente no fue de extrañar: un oficial de la dotación de un acorazado francés me refirió que uno de sus cañones de grueso calibre se inutilizó durante algún tiempo, por haberse introducido una rata en el tubo del aparato hidráulico.

Citase casos análogos en otras marinas; uno de ellos fue un perno de cobre que paralizó el aparato, otro el de un paquete de tabaco que causó idéntico resultado.

Lo que sucede proviene del sistema complicado adoptado para la maniobra de la artillería.

Respecto á los cañones del «Inflexible» el caso fue diferente; pues habiéndose fracturado el aparato del retroceso de dos de aquellos de á 80 toneladas, no pudieron entrar en batería.

El autor del combate de Port-Said puede estar satisfecho por haber previsto estos desastres.

En verdad, todos esos incidentes de aparatos mecánicos, no demuestran que se ha ido demasiado lejos en una vía en la cual todo es imprevisible?

El buque de guerra es actualmente una inmensa factoría en la cual el artillaje descuelga en primera línea. Confiando demasiado en las máquinas se ha llegado á menospreciar la fuerza muscular de los hombres, considerando al buque de guerra como un taller industrial.

Esto es erróneo, porque los espacios, así como el aire y la luz en los buques, son insuficientes para que el personal de máquina pueda desempeñar eficazmente su cometido.

Siendo, por tanto, difícil la vigilancia, las averías son frecuentes. Además, repugna ver las condiciones en las cuales se han instalado las máquinas de determinados buques de la nueva escuadra, abarrotando aparatos diversos, unos juntos á otros sin dejar el paso necesario entre ellos, duplicándose así las dificultades para la debida vigilancia y cuidado al funcionar á velocidades vertiginosas.

En las pruebas, los constructores logran que todo funcione bien merced al personal escogido con que cuentan, el cual está muy familiarizado con las máquinas; pero cuando éstas se entregan á los maquinistas de dotación empiezan las complicaciones. Muchos de éstos, muy instruidos, no han querido aceptar tan gran responsabilidad, habiéndose retirado en Francia; pero en Inglaterra, donde estas cuestiones son muy graves, han apelado á la prensa para exponer sus quejas, habiéndose dispuesto en vista de las frecuentes averías habidas en las máquinas que los planos de éstas no se aprueben hasta después de estar examinados por representantes autorizados del personal encargado de su manejo.

Por mi parte, creo que en Francia debiera adoptarse una disposición análoga, siendo asimismo necesario que un inspector de máquinas forme parte de la Junta de construcciones.

Ya se le destinará á ésta, á pesar de la oposición existente, porque la verdad triunfa siempre y por exigirlo así el buen servicio.

La disminución de los escantillones, el em-

pleo de altas presiones y de grandes velocidades del émbolo, son indudablemente las causas de muchas averías. Una revolución, que hubiera necesitado 10 años y más, para dar buenos resultados, se ha hecho en dos ó tres años.

Se han presentado además demasiados tipos de aparatos, de manera que el estudio de las máquinas modernas es nuevo, ingeniándose cada cual para aventajar á su colega.

Los maquinistas al hacerse cargo de una máquina la desconocen, y necesitan tiempo para entenderla, lo que constituye otra causa de debilidad.

Además, un material complicado requiere un personal escogido, que no tenemos, y falta saber si una gran marina podrá llegar á poseer, para la movilización, un cuerpo considerable de hombres especialistas instruidos y dispuestos desde luego á hacer frente al enemigo. Soy de los que creen que el problema pendiente, cada día se hace más difícil, pues al cabo de algunos años, tendremos que tener á nuestro cargo una armada compuesta de buques muy complicados.

Preciso es, sin embargo, hacer un esfuerzo y estudiar el medio de hacer frente á desastres fáciles de prevenir. La reserva actual está juzgada; las averías habidas en los buques que se han armado y probado evidencian el estado de aquélla, habiendo ocurrido recientemente la mayoría de los accidentes marítimos en Francia é Inglaterra á causa de la inexperiencia del personal.

Conviene, por lo tanto, que el de la reserva sea estable, á cuyo fin se deben considerar los buques como en campaña y de solicitar sin vacilaciones, suplementos de crédito cuando fueren necesarios. Es necesario además contar con un personal instruido para dotar los buques, á cuyo fin se necesitan recursos, sin los cuales no hay Marina.

CORREO DE SEÑORAS.

Ropa blanca.

El lujo de los trousseaux va siempre en aumento. Las sábanas sencillas se les pone una simple vainica y las de más lujo se bordan estilo Médicis ó bien con entredosos de guipure adornadas de bordados al plumetis. Los almohadones son igualmente elegantes y adornados como las sábanas.

Un modelo muy elegante de almohadones con un volante festoneado y en ese volante cortaduras festoneadas por las que se mete una cinta de seda y se hace un lazo en cada extremo. Estos muy bonito, sobre todo para camitas de niños.

Los modelos de capa de bautismo son con gola de gro de Génova, adornadas de encages y con aplicaciones bordadas; las golas se adornan de los mismos encages, un poco más estrechos.

La ropa de los mismos se marca con el nombre entero: Pedro, Pablo, Luis, etc.

La Francia y el crepé de salud se ponen entre la leuceria de invierno, como las dos telas se hacen cubre corsés festoneados, camisetas y trages de noche. La leuceria de color se conserva hasta en el invierno.

Las enaguas blancas no se llevan más que con los vestidos de baile, las de seda se llevan para la calle y las mejores son las de moiré; se las deben poner algunos volantes para sostener las faldas por detrás, porque