

SUMARIO

TEXTO: Crónica naval, por D. V. M. Concas.—*La Marina mercante auxiliar de la de guerra*, por D. José Ricart y Girall.—*Las instalaciones de «Vickers Sons and Maxim» en la Exposición de París*, por D. A. B.—*El viaje marítimo de SS. MM.—Los faros de España*, por X.—*Yachting: Regatas en París.—Regatas en Santander.—El yate «Carita».—Puertos nacionales: Bilbao.—Málaga.—Cartagena.—Construcciones navales: Gran arsenal en el Escalda.—Proyecto votado en la Cámara francesa.—Torpederos submarinos norteamericanos.—Miscelánea: La Marina mercante en la Exposición de París.—Un nuevo libro del Sr. Agacino.—El certamen naval de Almería.—Travesía arriesgada.—Liga Marítima Española.—El General Tallera.—Aventura náutica.—La Escuela de Torpedos.—La casa Krupp.—Notas bibliográficas.—Sección oficial.—Nuestros grabados.*

GRABADOS: S. M. el Rey D. Alfonso XIII.—Interior del pabellón «Vickers Maxim» en la Exposición de París.—Vista lateral del pabellón «Vickers Maxim».—Cañón «Vickers Maxim» de seis pulgadas y tiro rápido.—Cañón Maxim de 75 mm. con armón, para desembarco.—Mecanismo del cierre en el cañón «Vickers Maxim».—Cañón Maxim de tres pulgadas.—Eje motor construido en los talleres «Vickers Maxim».—Cañón Maxim automático de 37 mm.—El yate «Carita», vencedor de la copa de S. M. la Reina, en las regatas de Santander, propiedad del Sr. D. Francisco Martínez Rivas.—Los Reyes en Bilbao. Desembarco de SS. MM. en la Salve.—Esperando la llegada de SS. MM. en el Arenal.

CRÓNICA NAVAL

Viaje regio.—Siete líneas de Marina en un folleto de 124 páginas.—Más sobre calderas.—Quejas de los pescadores del Volga.—Botadura al agua de un crucero con sus calderas a bordo.—Galvanizado de los tubos de las calderas.—Modo de taladrar los blindajes endurecidos.—Las cosas según se miran.—Carbón de ladrillo para repuesto.



La principal novedad de la decena es el viaje marítimo emprendido por SS. MM. a bordo del aviso *Giralda*, al que acompaña el *Urania*, de la Comisión hidrográfica, con parte de la comitiva que no cabía en el primero, y el pequeño crucero *Vasco Núñez de Balboa*, como más a propósito para remontar algunos estuarios de los indicados en el itinerario, en que el fondo no es el suficiente para los buques mayores.

Sin entrar en detalles de la expedición, que nos sacarian de los límites de una crónica decenal, diremos que la visita a Bilbao, donde los Reyes fueron recibidos con mucho entusiasmo, puso de manifiesto, una vez más, los acendrados sentimientos monárquicos del pueblo vizcaino y su alto grado de cultura.

Al consignar este hecho saliente de la expedición, aprovechamos la oportunidad para decir algo sobre la discutida cuestión de la conveniencia de conservar el aviso *Giralda*. En efecto, ese buque fué adquirido durante la última desgraciada guerra por su gran andar, y en cualquier ocasión podría ser un buen buque auxiliar. En tiempo de paz es aún mucho más útil, pues el sistema seguido hasta hoy, de que cuando se ofrecía la ocasión de llevar a los Soberanos, algún Ministro, Embajador ó personaje al que el Estado necesitara trasportar decorosamente, se habilitaba un buque de guerra, era, sobre carísimo, completamente absurdo, pues un buque de guerra es un buque cargado y lleno hasta el menor rincón; y pretender seguir haciendo lo que hasta hoy se ha hecho, es lo mismo que si, porque la artillería rodada tiene ruedas, se invitara á los Embajadores extranjeros á viajar montados en un cañón ó en un armón, para *ahorrarles* la molestia de ir en el sud-express. La Nación no es tan pobre, ni á tal extremo hemos llegado que no pueda tener un buque destinado á ese objeto, como los americanos tienen el *Dolphin*, y lo mismo otros países; tanto más, cuanto que el buque puede prestar el servicio de aviso en la Escuadra ó ser jefe de

guardacostas, conservando siempre el plan actual de no tocar la parte de alojamientos independientes de la dotación.

El ilustrado director de la revista *Bilbao*, cuya publicación es el órgano de su Cámara de Comercio, Sr. D. Luis Ruy-Wamba, ha publicado un precioso opúsculo sobre el Congreso de Minería celebrado en Murcia el 12 de Mayo último: folleto escrito á la moderna, breve, ameno y compendioso; está además estampado en buen papel, con bonitos y oportunos fotograbados. Este folleto sería perfecto si no le sobrasen justas siete líneas, que son las únicas que se ocupan de Marina, y que, desgraciadamente, dan al citado opúsculo entrada en estas crónicas, pues por lo demás, nada tiene que ver el escrito que nos ocupa con la mar ni con sus incidencias.

Las siete líneas son lo suficientemente sustanciosas en novedades; tanto, que no podemos dejarlas pasar inadvertidas, sin pedir para el autor el privilegio de invención.

Según parece, un Mentor de esos que hablan de lo que no saben, ó de los que no saben lo que se dicen, afirmó á nuestro amigo que el *Cataluña*, que lleva doce años de construcción, tiene su dotación desde el día en que se colocó la quilla; lo que indica la gran generosidad del consabido autor, pues no estando en presupuesto ni un grumete para el barco, claro es que no ha tenido nunca dotación, y que era el interlocutor el que pagaba esa tripulación único modo de que pueda ser cierta semejante aserto que, de otro modo, tendría cierto sabor anarquista.

Sigue á este párrafo otro en que se pregunta «¿Cuánto habrá costado ese barco que, repetimos, no está terminado á pesar de sus doce años de construcción?» Pues lo que ha costado ya lo dijo el Ministro Contraalmirante Gómez Imaz en el Senado, unos cuatro millones; y del mismo modo que, si una casa ha de costar cien mil duros y no se da más de mil al año, se tardarán cien años en construirla, á pesar de que para ello se reunieran todos los albañiles del mundo, del mismo modo, así se reunirán todos los astilleros de Europa, Asia y América, mientras no se hayan dado más que cuatro millones no habrá más que otros tantos de barco, y la duración de la construcción dependerá del tiempo que se haya tardado en dar el dinero, con completa abstracción del Arsenal, pues para hacer lo que está hecho, con la décima parte de los recursos del Arsenal hay de sobra para efectuarlo en mucho menos tiempo.

Sigue en Inglaterra fijo el interés en el transcendental asunto de las calderas para su Marina, y al efecto acaba de nombrar el Gobierno un comité de siete personas, presididas por el Vicealmirante Sir Compton Domville, con objeto de que informe no sólo sobre la Belleville, que es la verdadera cuestión, sino también sobre la Niclausse, Babcock y la Wilcox, á cuyo fin el comité dispondrá de dos buques con calderas Belleville, otro igual con calderas cilindricas, uno con las Niclausse y otros con las restantes de la competencia.

Pero lo notable es el modo como la prensa profesional, y la que no lo es, discute los personas que componen la comisión, buscando, según dicen, una imparcialidad que es imposible en lo humano, pues el que no sufre alguna presión de intereses en un sentido ó en otro, la sufre en su educación profesional, ó de sus conocimientos y de los mismos compromisos creados por sus opiniones. De los vocales hay varios de las grandes Compañías de vapores trasatlánticos que no sabemos hasta qué punto podrán mostrar