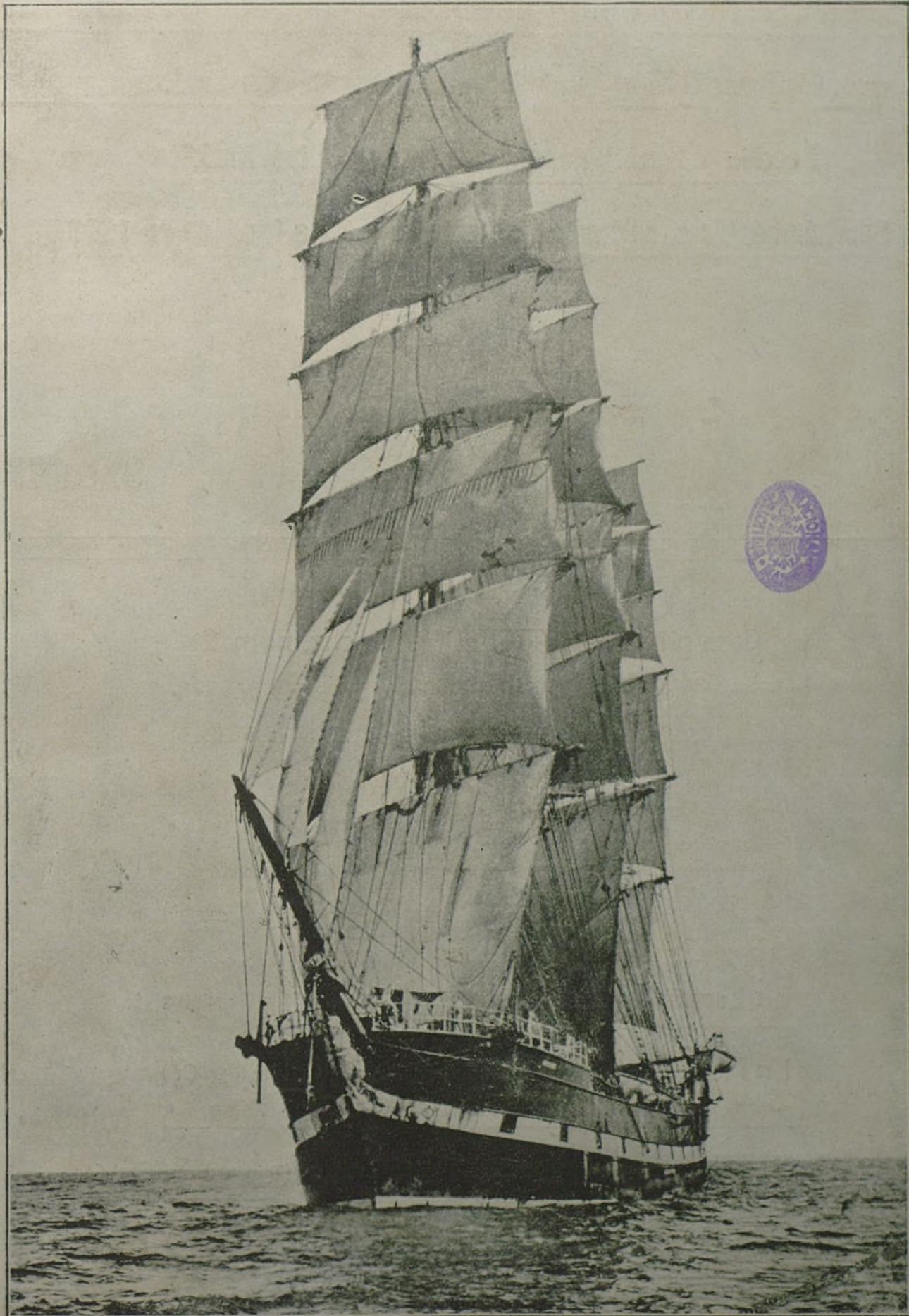


Navegación



Fragata inglesa MACQUARIE

Transportes Internacionales - Agencia de Aduanas

Vagones-Cisternas * Consignaciones de Buques * Fletamentos

— — Comisiones * Tránsitos * Representaciones — —

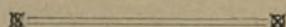
Sección especial de embarques para las Américas

Servicio rápido para Paquetes-postales * Casa fundada en 1893

JOSÉ VILÀ & C^o. S. en C.

Casa principal: BARCELONA, Ancha, núm. 2

TELÉFONO A. 586. — DIRECCIÓN TELEGR. Y TELEF. "VILARUS"



SUCURSALES:

En España. — Port-Bou (Prov. Gerona)—Irún (Provincia Guipúzcoa)

En Francia. — Cette (Hérault), 3, Quai d'Orient--Cerbère (Pyr. Or)

* * * Bellegarde (Ain) — Hendaya (Bas Pir.) * * *

En Suiza. — Genève, 15, Rue Lausanne. — Chiasso (Tessin). *

En Italia. — Génova, Piazza S. Siro, 5-4. * * * * *



Compañía Trasmediterránea

DOMICILIO SOCIAL: BARCELONA
: : : Pasaje del Comercio, 1 y 3 : : :

REPRESENTACIÓN EN MADRID
: : : Plaza de las Cortes, n.º 6 : : :

SERVICIOS COMERCIALES

Línea regular semanal entre los puertos del Mediterráneo y los del Cantábrico

Salidas de Barcelona todos los miércoles para Valencia, Málaga, Cádiz, Huelva, Vigo, Villagarcía, Coruña, Pasajes, Bilbao, Santander y Musel, regresando desde este último puerto para los de Coruña, Villagarcía, Vigo, Málaga, Valencia y Barcelona.

LÍNEA DE BARCELONA - SEVILLA

Salidas de Barcelona todos los domingos para Valencia, Málaga, Cádiz y Sevilla, saliendo de este último puerto todos los martes para Cádiz, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona.

Servicio semanal entre los puertos del Mediterráneo y Melilla, Río Martín y Ceuta, partiendo de Barcelona.

SERVICIOS EVENTUALES DE GRAN CABOTAJE SERVICIOS DE NAVEGACION DE ALTURA ENTRE LOS PUERTOS DE ESPAÑA Y DE CUBA Y AMÉRICA DEL NORTE

Servicios de Correos entre Cádiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Santa Cruz de la Palma, prestados por los vapores de la Sociedad Navegación e Industria.

Salidas de Cádiz para Canarias todos los días 4, 11, 19 y 26 de cada mes, y de Sevilla para Cádiz y Canarias todos los días 2 y 17 de cada mes.

Servicios postales prestados por los vapores de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de Africa

- A) *De Málaga a Melilla.*—Salidas de Málaga todos los martes, jueves y sábados.
B) *De Melilla a Málaga.*—Salidas de Melilla todos los miércoles, viernes y domingos.
C) *De Almería a Melilla.*—Salidas de Almería todos los lunes.
D) *De Melilla a Almería.*—Salidas de Melilla todos los domingos.
E) *De Melilla a Menores.*—Salida de Melilla para Chafarinas, Alhucemas, Peñón de Vélez, Cabo Agua y la Restinga todos los días.
F) *Servicios de Cádiz, Tánger, Algeciras, Ceuta.*—Salidas de Cádiz para Tánger todos los martes, jueves y sábados.—Salidas de Cádiz para Algeciras todos los martes, jueves y sábados.—Salidas de Cádiz para Ceuta todos los jueves.—Salidas de Tánger para Cádiz todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.—Salidas de Tánger para Ceuta todos los jueves.—Salidas de Tánger para Algeciras todos los lunes, martes, jueves, sábados y domingos.—Salidas de Algeciras para Cádiz (vía Tánger) todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.—Salidas de Algeciras para Tánger todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.—Salidas de Ceuta para Algeciras, Tánger y Cádiz todos los jueves.—Salidas de Algeciras para Ceuta todos los días.—Salidas de Ceuta para Algeciras todos los días.
G) *Servicio de Canarias.*—Salidas de Barcelona para Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Melilla, Alhucemas, Peñón de Vélez, Río Martín, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán y los puertos de Canarias todos los días 1.º y 16 de cada mes.

FLOTA DE LA COMPAÑÍA

A. COLA	CANALEJAS	J. J. SISTER	ESPAÑOLETO	NAVARRA	ROMEU
ANTONIA	FÉLIX PIZCUETA	RUIZ CAPDEPÓN	TURIA	CANARIAS	CAPITÁN SEGARRA
A. LÁZARO	GENERAL FERNÁNDEZ	MARQUÉS DEL TURIA	VICENTE LA RODA	HESPÉRIDES	
ANTONIO FERRER	SILVESTRE	JORGE JUAN	V. PUCHOL	ATLANTE	En construcción
AUSIAS MARCH	CIRILO AMORÓS	PERIS VALERO	FRANCOLÍ	DELFIN	
CULLERA	TINTORÉ	SAGUNTO	VILLARREAL	REINA VICTORIA	
BARCELÓ	GRAO	POETA QUEROL	TAMBRE	JACINTO VERDAGUER	ESCOLANO
TORDERA	C. SORNI	TORREBLANCA	ARAGÓN	JUAN MARAGALL	MARQUÉS DE CAMPO
COMERCIO	JÁTIVA	TEODORO LLORENTE	ANPALUCÍA	TORRAS Y BAGES	ESCALANTE
CABAÑAL	S. GINER	PÉREZ PUJOL	CASTILLA	ROGER DE FLOR	GUILLEM SOROLLA
JUAN DE JOANES	J. B. LLOVERA	VICENTE FERRER	CATALUÑA	RIUS Y TAULET	POETA AROLAS

Todos estos vapores van provistos en su mayoría de telegrafía sin hilos, luz eléctrica y dotados de toda suerte de comodidades para el pasaje y de condiciones inmejorables para la carga.

Taller de reparaciones navales en Valencia (Talleres Gómez) y en Barcelona : : (Talleres Nuevo Vulcano) : :

Astilleros de construcción naval : : en El Grao de Valencia : :

CASA FUNDADA EN 1878

JOSE HERRERO

: Transportes :
: Internacionales :

: : Agencia : :
: : de Aduanas : :

DIRECTOR REGIONAL PARA
CATALUÑA Y BALEARES DE
LA COMPAÑIA DE SEGUROS
MARITIMOS " NUMANCIA "

Barcelona

Rambla Santa Mónica, 29 — Teléfono 226 A.
Dirección telegráfica y telefónica: JOSERRERO

PORT-BOU—Teléf. n.º 3: Dirección teleg. y telef.: HERRERO
CERBERE (P. O.)—Dirección telegráfica HERRERO
MARSELLA—22, Rue Colbert
PARIS—7, Boulevard Denain
LONDRES—53, Gracechurch Street E. C. 3
NEW-YORK—8, Bridge Street

EFFECTOS NAVALES

JUSTO MARLÉS

AGENTE DE

: The British Anti-fouling composition :

& Paint Co. Ltd. (London — New York)

: : : Contractors to the Admiralty : : :

PINTURAS SUBMARINAS - PICADO, RASCADO Y PIN-
Y ESPECIALES PARA BU- TADO DE BUQUES, A FLO-
QUES DE HIERRO Y MA- : TE Y EN DIQUE SRCO :
: : : DERA : : : * * * * *

Despacho: JOSE A. CLAVE, 17

Teléf. 1949

ISLEÑA MARÍTIMA

SERVICIO OFICIAL DE
COMUNICACIONES MARI-
: TIMAS DE BALEARES :

VAPORES

SERVICIO INTERINSULAR

Palma-Mahón.—Lunes y Miércoles.
Palma-Ciudadela.—Domingos y Miércoles.
Mahón-Palma-Ibiza.—Martes, Lunes
Ciudadela-Palma.—Sábados.
Ciudadela-Alcudia.—Lunes.
Palma-Ibiza.—Martes y Jueves.
Ibiza-Palma Mahón.—Sábados.
Ibiza-Palma.—Jueves.
Palma-Cabrera.—Miércoles y Viernes.
Cabrera Palma.—Miércoles y Viernes.
Ibiza-Formentera.—Martes, Jueves y Sábados.
Formentera-Ibiza.—Martes, Jueves y Sábados.

REY JAIME I — MALLORCA
REY JAIME II - BELLVER - BA-
LEAR - CATALUÑA - ISLEÑO
LULIO -- CIUDAD DE PALMA
— — FORMENTERA — —

OFICINAS EN BARCELONA

Rambla de Sta. Mónica, 30

SERVICIO CON EL CONTINENTE

Salidas de Palma
Para Barcelona: Lunes, Miércoles, Domingos y Viernes.
Para Valencia: Jueves.
Para Alicante: Martes.
Salidas de Mahón
Para Barcelona: Lunes, Martes y Jueves.
Salidas de Ciudadela
Para Barcelona: Sábados.
Salidas de Ibiza
Para Alicante: Martes.
Para Valencia: Jueves.
Salidas de Barcelona
Para Palma: Martes, Viernes, Domingos y Miércoles.
Para Mahón: Miércoles, Viernes, Domgs.
Salidas de Valencia
Para Ibiza-Palma-Mahón: Sábados.
Salidas de Alicante
Para Ibiza-Palma: Jueves.

Navegación

Año I	REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN Editorial NAVIGACIÓN: Provenza, 238	REVISTA MARÍTIMA — BARCELONA —	Se publica los días: 5, 15 y 25 de cada mes Corresponsales en todos los puertos españoles	Núm. 1
----------	---	-----------------------------------	---	-----------

Palabras editoriales



Al iniciar nuestro camino y poner el pie en el sendero de la publicación que hoy nace, nos es forzoso decir cuáles son nuestros propósitos. Antes dedicaremos un saludo a la prensa española. A todos nos ofrecemos con los brazos abiertos con la seguridad de que en estas páginas siempre han de encontrar un anhelo de mejora, de ennoblecimiento y de grandeza de España. Y ahora que está cercana la hora de la libertad que para todos los pueblos conquistan brillantemente las naciones civilizadas, nosotros lejos de pequeñas banderías, puesto el ideal en lo alto, nuestra marcha ha de ser regular, constante, reposada, como todo lo que es fruto de meditación laboriosa.

Tras el saludo de cortesía los editores de esta revista se complacen en decir que:

NAVEGACION, se propone ser una revista eminentemente nacional. Nuestros esfuerzos irán a engrandecer y loar lo propio y a mostrar y estudiar lo extranjero cuando nos pueda servir de ejemplo y de mejora.

NAVEGACION será un lazo de unión entre el mundo del mar y el mundo de tierra, que a los trigales de Castilla lleguen nuestras palabras como saludo del mar, que para gobernar en el suelo patrio se recojan las opiniones de los marineros. Que no exista un gobernante que no sepa lo que es el mar.

NAVEGACION será un programa de redención naval española, el alma de la revista será el deseo de que la marina mercante de la patria pueda borrar cuanto antes los efectos producidos por los bárbaros atentados de los que ha sido víctima y vaya camino del esplendor, en crecimiento constante; que todos los españoles comprendan que el porvenir de la marina mercante es el porvenir de España.

NAVEGACION, desde el punto de vista profesional, ha de ser apretón cordial de manos entre navieros y marineros; que la marina no se fomenta poniendo piedras de discordia entre los armadores y los marineros que surcan los mares desde el puente de sus buques. Un mismo interés, un mismo ideal de riqueza los guía a unos y a otros. Un mismo latido de corazón ha de reinar en sus vidas. Nuestra palabra cauterío a veces, bálsamo otras y nuestro trabajo constante, han de ir cerrando las llagas abiertas en el corazón de la marina mercante española.

NAVEGACION, para los hombres de mar y de tierra, será un índice, un catálogo, un diccionario. No ha de haber palpitación de la vida marítima que no esté en nuestras páginas. Aquí encontrará el lector los nombres de los armadores, de las casas comerciales que a la industria del mar se dedican, líneas de vapores, consignatarios, astilleros, fletes, descripción de talleres donde se reparan buques...

NAVEGACION será un estímulo, un escaparate, un blasón, una bandera. Hasta ahora sólo por milagro, por raros fenómenos de psicología, a un español de las provincias interiores le venían deseos de conocer el mar, de estudiar el mar. El mar para el español no costero, era el monstruo que devora vidas, y no tenía nada a mano para ilustrarse, para comprender que el mar es emporio de riqueza.

En NAVIGACION se verán la cotización de los valores marítimos. Ahora, al firmarse la paz, en los negocios marítimos se establecerá una competencia, y estas serán páginas alentadoras.

NAVEGACION interesa a todos. Estará en la mesa de los armadores, en la de las cámaras de los buques, en la de los gobiernos, en la de los ateneos.

NAVEGACION no será una publicación árida que sólo interese a los negociantes, junto a la estadística reveladora de un negocio, la descripción de un viaje. Al lado de la nueva de un descubrimiento, la pintura de un amanecer ante una costa de maravilla. El mundo del negocio estará ensamblado con el mundo artístico del mar.

NAVEGACION es de todos. Los editores no cierran las puertas a nadie. Al contrario, tienen un placer en abrirlas de par en par y decir: «Navieros, marineros, constructores, legisladores que al mar habéis dedicado horas de labor, artifices que ante las maravillas del mar habéis concebido bellas obras, a todos os pedimos ayuda. Esta revista es vuestra. Aquí tenéis unas páginas blancas esperando la confianza de vuestros proyectos, el desarrollo de vuestra ciencia, el dolor de vuestras pesadumbres, el resplandor de vuestras quimeras, el sentir de vuestras impresiones.

NAVEGACION que nace cuando en el porvenir de España se vislumbra una gigantesca lucha comercial, está decidida a ser paladín de cuanto sea ennoblecimiento, grandeza, cultura.

Y, con estas palabras preliminares, es como los editores de NAVIGACION saludan a todos.

NUESTROS HERMANOS

LOS MARINOS

POR
AMICHATIS

Entre la ciudad y el mar, se ha levantado el endamiaje férreo de los grandes Depósitos Comerciales. El mar, para la ciudad, es menos que la taza del surtidor del jardín de nuestro alabado señor Esteve, de nuestro amigo el señor Alsina. En la taza del surtidor de la torre, hay peces de colores. Junto a ella, pasa el señor Esteve, sus horas de contemplación. Sus hijos, echan pan a los pececillos rojos, a los pececillos blancos. Y la taza del surtidor es como un atractivo de la torre, santuario de fiestas, cosa extraordinaria...

Pero el gran estanque de la ciudad, es cosa olvidada. El espejo, el amigo, lo que le hace Sede de comercio y de inteligencia, no tiene ambiente en la ciudad. El mar es como un enemigo, o como un amigo molesto. Una visita al puerto, es algo incómodo, que cansa, que huele a barco costero, cargado de mozos de Alicante, de cara terrosa, que muestran al sol su miseria. Facies de emigrantes, de caras de odio, que asoman por la borda de un gran buque. Vendedores de «cacaos». Gentes del hampa. Carabineros de uniforme poco pulcro... Y aburrimento. Y desorientación. El buen barcelonés, en el puerto, se encuentra perdido como en arrabal de ciudad lejana. Ignora el nombre de muelles, la hora de salida de buques, los correos fijos, las ordenanzas... Del mar, sabe que sale el pescado que come. Del mar, sabe que alguna vez ha ocurrido una tragedia. Y tal vez por miedo, tal vez por venganza de esas tragedias inevitables, tal vez por cobardía, el mar es algo de monstruo, para el buen barcelonés un monstruo al que mira con cierto desdén...

Y el mar, no tiene historia en nuestra historia literaria. Y no hay marinos en nuestro teatro. Y no hay marinos en nuestra novela. Y no hay marinos en el alma nuestra. Humorísticamente puede decirse que los Roger, no tienen plaza en la Mancomunidad...

**

Pero hoy los marinos están en el alma nuestra. Y es que la ciudad tiembla y admira...

Tiembla: Faltan productos en nuestros almacenes. En los mercados suben los precios de las mercaderías. Y el alza, llega a los medicamentos, y a los vestidos, y a los elementos de vida más indispensables. Y la ciudad está en crisis... Es el mar que

cierra sus puertas... Y es ahora el buen comerciante quien clama. Y ahora, el marino, oye que le gritan:

— ¡He! marino... cruza los mares y trae trigo para nuestros hornos... Cruza los mares y trae carbón para nuestras fábricas... Cruza los mares y trae papel para nuestros periódicos... Y telas, y minerales, y maderas, y grasas...

Y el marino ve sobre él la muerte.

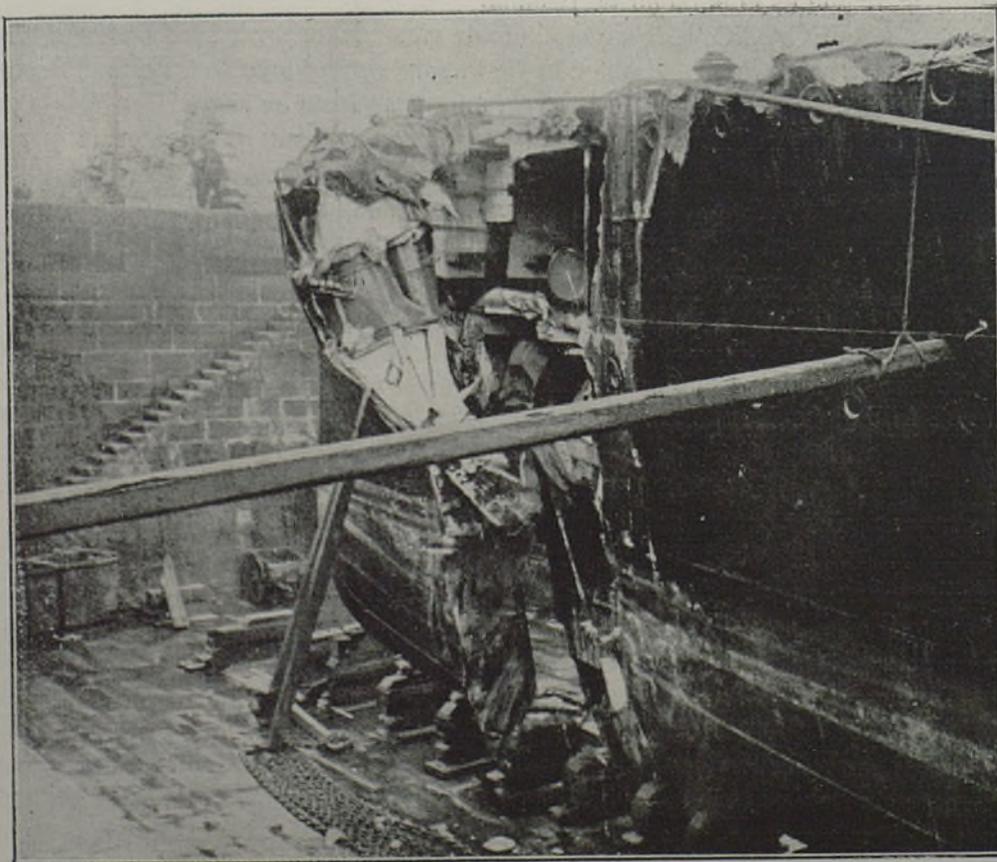
Y es ahora que la ciudad piensa en el mar, en la naturaleza de esos hombres del mar que miran frente a frente a la vida y no temen por eso a la muerte... Y es que el mar es algo más que el surtidor del señor Esteve... El señor Esteve, solo ha contemplado el puerto en un atardecer. Tal vez el día de Corpus, después de la procesión, se llegó al puerto. Tal vez un día en que anclaron frente a nosotros las poderosas eacuadras de Inglaterra. El mar era entonces una cosa apacible, riente y clara. Unos buenos chicos bogaban en las rápidas embarcaciones del Club. Unas pobrecitas mujeres iban de juerga con sus amados de momento. Rápidos remolcadores daban la sensación de máquinas con alas. Después un vapor blanco que sale y se pierde lejos. Después un vapor que vomita humo negro, espeso, como nubes... Después las lanchas de pescar, los pájaros de rapiña de la ciudad... El crepúsculo. Unos clarines que suenan... Las banderas se arrían... Placidez... Nada...

Y nada sabía de la vida marinera, el

hombre de la ciudad. Nada de las inquietudes en días de tormenta. Nada de las rutas a través de mares llenos de niebla y escollos. Nada de los mil peligros que representa el que él, tranquilamente, pueda ver una película filmada en Londres, oír una música escrita en New-York, beber una bebida nortea...

Hoy, los peligros, la muerte han tenido una manifestación de apoteosis. Los Imperios del Centro, poseedores de las audacias y las máquinas madres de la muerte, han puesto sus ojos de basilisco en nuestros marinos. Y, fuera de los puertos, comprende el señor Esteve, que a los marinos les espera el legendario dragón de las siete cabezas, ávido de sangre...

Los marinos se reunieron. Los marinos hablaron. Y decidieron navegar frente a todas las amenazas. Son los guerrilleros del mar. Tienen amor al mar y amor a España. Este ha sido el bautismo de patriotas... Van a la muerte por decoro nacional, por orgullo propio... Y es que los hombres de ciudad habían hablado de sacerdocios. Sacerdocio de la ciencia, de la política... Pero habían olvidado el sacerdocio del marino, el más noble, el más santo... Ven ante ellos la muerte, el olvido, y sonrían... Y es que ellos, son ellos, los herederos de los que descubrieron mundos, los eternos visionarios, los que miran al cielo, al sol, el mar, la muerte y la vida, como buenos amigos...



El vapor inglés **Jackal** en dique después de una colisión



MARINISMO



Al glosar este vocablo, nada mejor que hacerlo en una revista que como «Navegación» aparece dirigida e impulsada por un marino joven aún, pero lo suficiente inteligente para recoger todas las palpitaciones de este problema que tan mal todos han planteado, en un país que reúne todas las condiciones precisas para resolverlo satisfactoriamente.

No puedo negarme de ninguna manera a colaborar en esta revista. Es una nueva trinchera que se nos ofrece para seguir combatiendo todo lo que se oponga a la realización de nuestro ideal: convertir España en potencia marítima, única manera de evitar su muerte.

Marinismo no es ningún partido, pero puede serlo; mejor dicho necesita que sea ya que hoy es imposible dotar a un país de poderosas flotas comerciales, con solo el esfuerzo de la iniciativa privada.

Una vez terminada la guerra, corremos el peligro de que ya nadie vuelva a preocuparse de los navieros, y que lleguen estos a encontrarse en situación tan angustiosa como a principios de 1914, pero en condiciones para abandonar el negocio. España quedaría entonces a disposición de los extranjeros. Será una estación marítima, un gran puerto franco, pero monopolizado por los extranjeros. El pueblo continuaría viviendo, pero a sueldo. Y nosotros anhelamos su independencia y su engrandecimiento.

Claro que si el país quiere vivir pobre y tranquilo, y si así nos lo demostrara en un amplio plebiscito, no somos nosotros capaces, ni nadie, de hacerle cambiar de opinión, y mucho menos cuando la de no hacer nada, es la actitud más cómoda. Pero antes de llegar al plebiscito, para que este plebiscito, pueda ser verdad, se necesita levantar, hacer opinión como en vísperas de unas elecciones. Nosotros creemos todavía que si España no quiere marina, es porque hasta el presente, Es-

paña desconocía su importancia. Y el alejamiento de España era tan profundo, que cuatro años de guerra marítima, de torpedeamientos, de asesinatos por parte de los piratas, de disputas a cañonazos por la hegemonía de un irozo de costa o una base naval, no han sido suficientes para hacerle abrir siquiera los ojos. Es que los cañonazos, las explosiones, ni los ayes de los naufragos han repercutido en Madrid. Y los navieros y los marinos harto preocupados con sus dolores y con sus luchas allende mares para garantizar la vida de su pueblo, tampoco pudieron ocuparse de esta propaganda tan necesaria como referendun para que el capital tenga un punto de mira, que le permita escoger su residencia.

Si España no ha de ser potencia marítima es inútil poner la flota a disposición de una bandera que no puede protegerla; pero si España no es potencia marítima, la culpa radica en la ignorancia del país respecto a este asunto. He aquí ante la necesidad de un esfuerzo, de una propaganda: he aquí porqué se impone el «marinismo» que debe ser bien acogido por el capital como «balón d'essai».

Ernesto Anastasio, uno de los hombres que reúne bajo un cerebro bien orientado las tres excepcionales condiciones de marino, naviero y jurisconsulto, teniendo una visión diáfana del problema marítimo en nuestro país, pudiendo estudiarlo minuciosamente, en sus tres aspectos, trabajo, capital y gobierno, sabe y no se recata en decirlo, que es necesario crear un ambiente propicio donde poderse desenvolver estos tres factores. Anastasio es partidario de la propaganda marítima; pero para realizarla se necesita crear y alentar a los propagandistas, facilitarles los medios expansivos de sus ideales; es decir organizar, crear un conglomerado que responda a un ideal como inquebrantable muralla tras la cual puedan moverse libremente

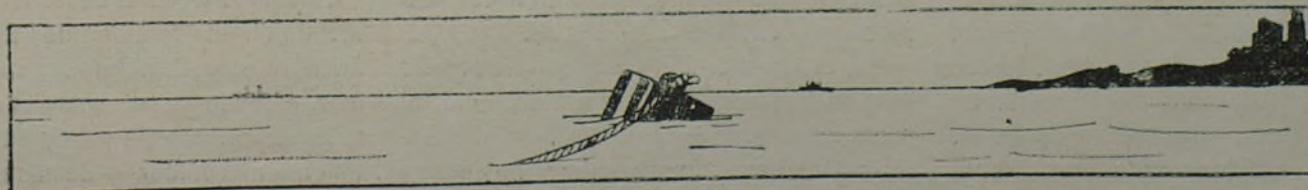
para sus negocios navieros, constructores navales y marinos: este ideal o el partido que sostiene ese ideal, esta avanzada que combate la indiferencia y a los hostiles, es el «marinismo». Nosotros hace mucho que tremolamos esta bandera, esperando cederla, a quien más alto que nosotros pueda hacerla visible a mayor público. Hasta ahora ha sido infructuosa nuestra generosidad. Mezquindades, egoismos personales, admiración de la barbarie submarina, miopes del internacionalismo han privado que España llegara al término de la guerra, con un parlamento con voces autorizadas que pidieran con la energía necesaria una indemnización para las familias de las 165 víctimas de los piratas, y la restitución a sus legítimos propietarios, a los navieros, de los 85 buques hundidos.

No basta la comedia de embargo de los «Españas» para vengar la afrenta inferida por la nación menos marítima del mundo, y que por no serlo se ha visto obligada a navegar bajo el agua. De Drake al comandante del «U-35» media un abismo: el primero contribuyó al conocimiento geográfico del mundo; el segundo fué un sujeto, vesánico hasta en su misma muerte, arrastrando tras si al valiente Reuelta.

La comedia de los «Españas» solo puede representarse en un país que no entienda de marina. En nombre de las 165 víctimas y los 85 buques torpedeados tienen derecho navieros y marinos para dirigirse a las naciones beligerantes vencedoras, y desautorizar a nuestro gobierno, reclamando la indemnización no para España, sino para los «marinistas.»

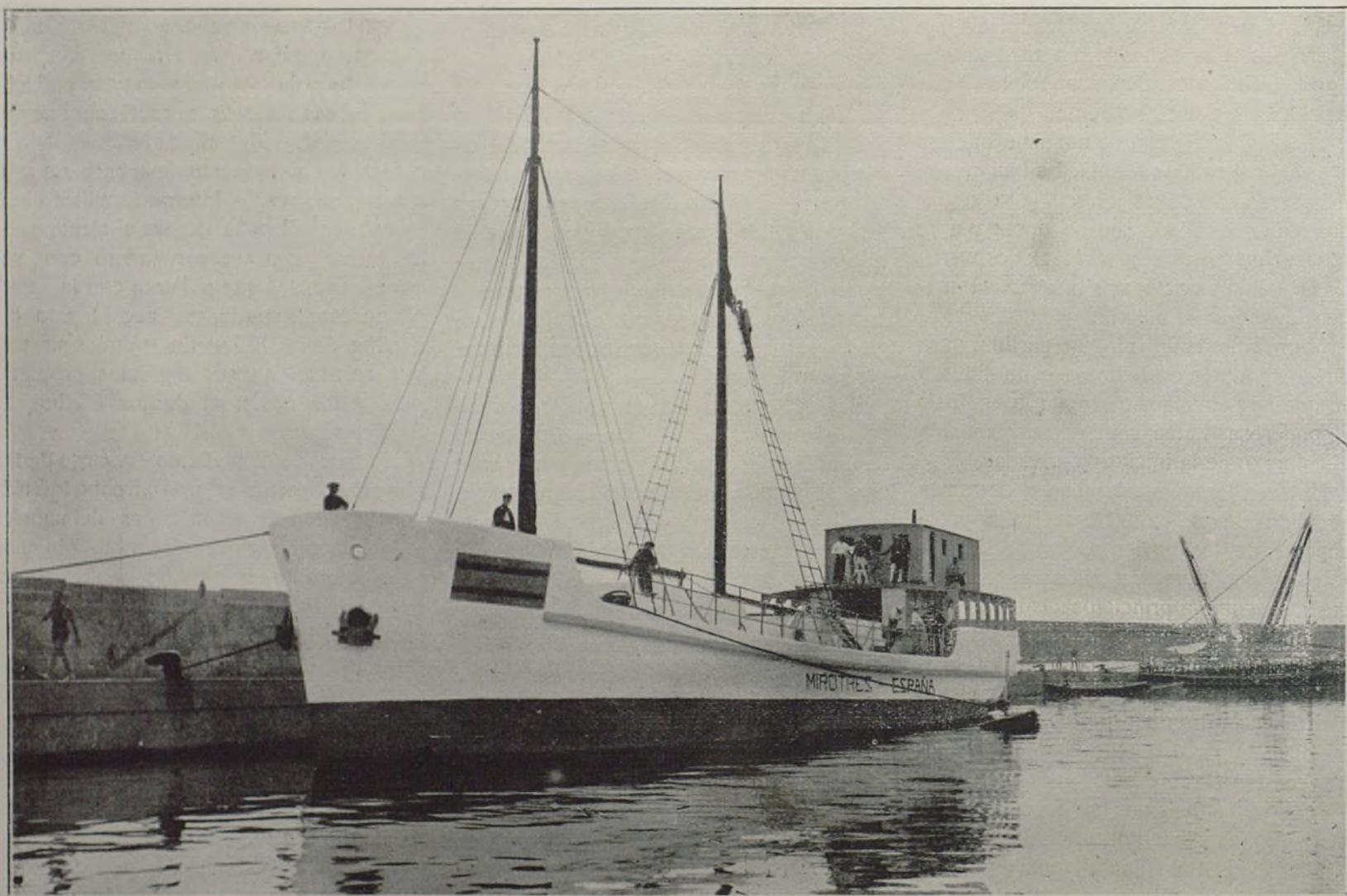
Luego, después de esta reparación justa, veremos como hemos de organizar este partido—el «marinista»—uno de los pocos que pueden conseguir la independencia de Iberia.

J, QUINTANA



CONSTRUCCIONES ESPAÑOLAS

Buques españoles de cemento armado



· El «MIROTRES» primer buque-motor español de cemento armado, construido por la Sociedad Construcciones y Pavimentos

Toda la prensa profesional de Europa y América se ha ocupado del primer *cargo-boat* de hormigón armado, construido en España por la Sociedad anónima «Construcciones y Pavimentos», de Barcelona.

Los tres grabados que publicamos dan idea del buque en su estado actual. Puede verse en los mismos que todavía están en construcción superestructuras y aparejos, mientras se está montando el soberbio motor semi-Diesel, marca Bolinder, de

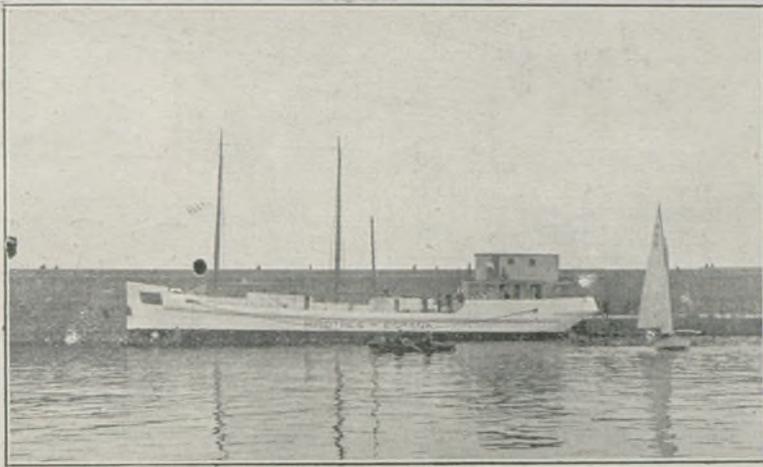
120 H efectivos que servirá para la propulsión del buque.

Cargará 300 toneladas en sus espaciosas bodegas, efectuándose la carga y descarga por maquinillas eléctricas y está dotado, en todos sus servicios, de los perfeccionamientos más modernos.

Es, como se sabe, un buque de prueba destinado principalmente a aleccionar al personal técnico y de obras de dicha Sociedad en las construcciones navales y sirve de punto de partida a un vasto plan

de buques de hormigón armado de mayores dimensiones que se construirán en los grandes astilleros que la S. A. «Construcciones y Pavimentos» está montando en Malgrat.

El emplazamiento de los mismos se desarrolla en una faja de unos 200 metros de anchura por 2,500 metros de frente al mar, estando ya en marcha el magnífico taller de carpintería y muy adelantados los talleres mecánicos y demás edificios que han de constituirlos, lo propio que los cin-



co varaderos que de momento se construyen y que penetrarán unos cien metros dentro del mar para alcanzar una cota de agua de más de 7 metros.

En los nuevos astilleros se calcula que podrán construirse buques de más de diez mil toneladas, pero los cinco primeros serán de 2,540 toneladas de desplazamiento para facilitar los trabajos y en vista de las dificultades que existen actualmente para obtener maquinaria de fuerte potencia.

El dibujo que figura en el presente número da idea del tipo de este buque, siéndonos grato consignar que dicha Sociedad ha tenido la deferencia de permitir que nuestra revista sea la primera en publicar el primer documento gráfico relativo a los nuevos buques de hormigón armado que ha empezado en dichos grandes astilleros.

En donde ha tomado mayor desarrollo la construcción de esta clase de buques es en los Estados Unidos y en Noruega.

Hace algunos meses se anunció la salida de New-York para Europa del primer buque de cemento armado, destinado a atravesar el océano Atlántico y todos los constructores navales, profesionales de asuntos marítimos y el público en general se interesaron por lo pudiéramos llamar la primera gran prueba, pero probablemente a causa de las actuales circunstancias no han llegado hasta nosotros noticias ni referencias oficiales del viaje.

En las costas americanas del océano Pacífico hace algún tiempo que se empezó a poner en práctica la construcción de buques de cemento armado, pero hasta ahora no hemos recibido noticias detalladas.

En uno de los últimos números de la revista inglesa *Syren* hemos visto foto-

grafías del primer buque de cemento armado construido en el Reino Unido y nos parece que el corte y líneas de dicho buque no están a la altura del «Mirotres».

Felicitémonos por que cuando menos en este nuevo sistema de construcción naval ocupemos uno de los primeros puestos ya que cuando estén terminados los grandes astilleros de Malgrat serán uno de los más importantes en su género.

Amablemente invitados hemos visitado el «Mirotres», acompañados del ingeniero Sr. Capmany, el cual nos ha dado toda clase de explicaciones acerca de dicho buque el cual da una sensación de solidez extraordinaria.

Como puede verse en las fotografías que ilustran este artículo las líneas y corte del «Mirotres» no tienen que envidiar nada a las de otros buques construidos en astilleros acreditados.

Y en cuanto a los departamentos y camarotes para la oficialidad y tripulación solo diremos que deseáramos que fueran iguales los de la mayoría de buques mercantes españoles.

Los primeros ensayos en esta clase de construcciones fueron hechos por el ingeniero francés Lambot en el Sena en el año 1848, el cual construyó una barcaza para navegar por ríos y canales y hasta el año 1900 en que Hennequin hizo varias experiencias que no dieron resultado, puede decirse que la construcción de buques de cemento armado no adelantó un paso.

En 1911, en Dinamarca se construyó un buque con motor, al que se le pusieron en ambos costados de proa a popa y un poco más altas que la línea de máxima carga unas defensas de made-

ra. Este buque que navegaba por los canales y ríos hizo algunos viajes por mar con resultado muy satisfactorio.

Pero el incremento de esta clase de construcción naval, lo ha tomado desde que a consecuencia de la guerra empezó a dejarse sentir la escasez del material para la construcción de buques ordinarios y su elevado precio.

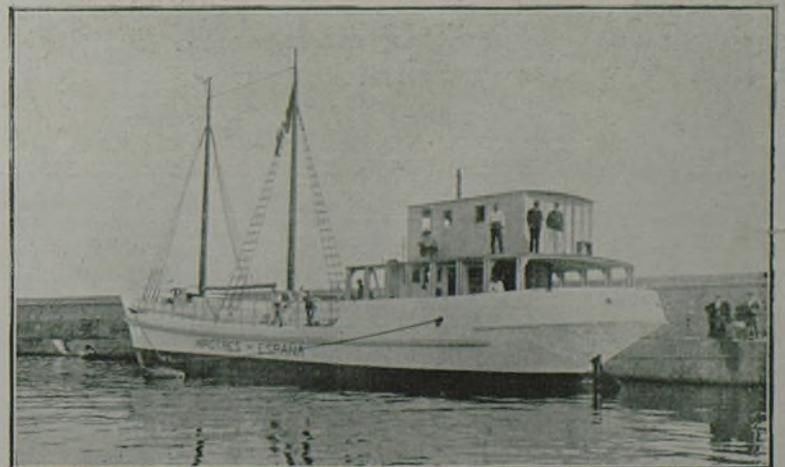
Como hemos dicho anteriormente, Noruega es una de las naciones en donde más tiempo han dedicado al estudio y construcción de los buques de cemento y lo han hecho con éxito.

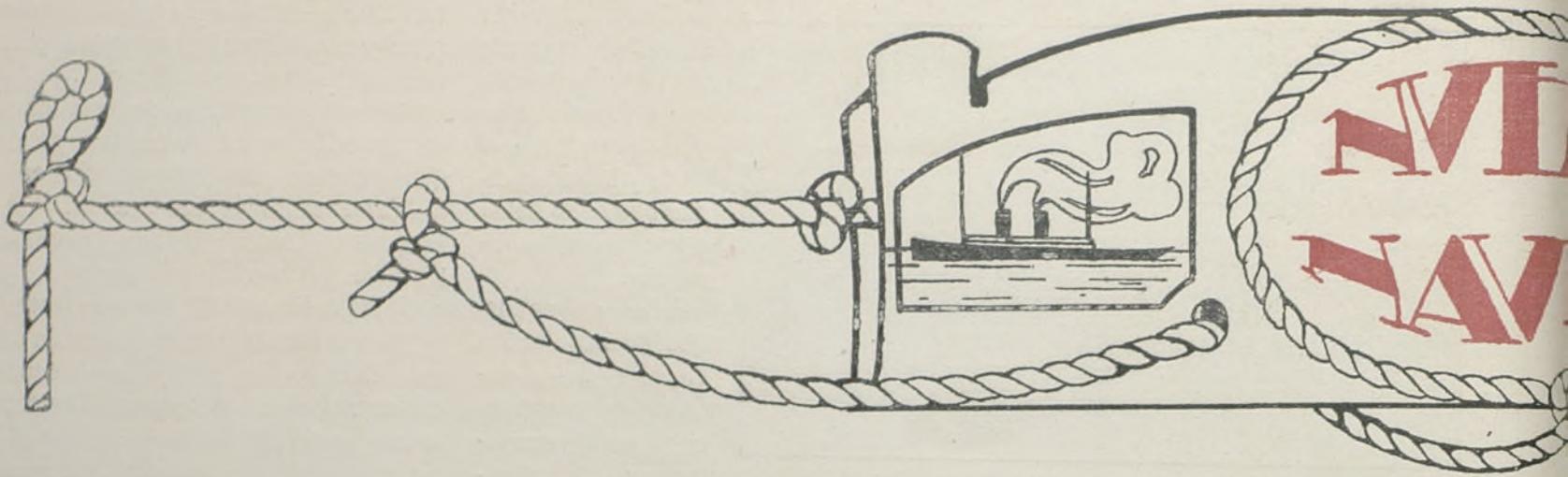
Ultimamente se han lanzado al agua dos buques-motor de seiscientos y mil toneladas y lo más notable es que dichos buques han sido admitidos en las listas del Lloyd's Register y con buena clasificación.

Que el Lloyd's Register haya procedido de tal manera, seguramente que no dejará de extrañar y desconcertar a algunos críticos navales españoles que obrando quizá algo ligeramente, al enterarse de la construcción del «Mirotres» y sin aguardar experiencia alguna ni documentarse sobre lo que en esta materia se ha hecho en el extranjero, dijeron que la construcción de buques de cemento armado no podía dar resultado alguno. Y para demostrarlo razonaban sin base de ninguna experiencia práctica.

Nosotros únicamente decimos que el Lloyd's Register es para nosotros más autoridad que la mayoría de críticos navales españoles.

JUAN PÉREZ REY





LA COMPAÑÍA TRASA

Una mañana de calma en el estrecho de Gibraltar me sentí orgulloso como marino y como español al ver desde el puente de mi buque el Infanta «Isabel de Borbón», adelantar gallardo a tres paquetes extranjeros: Uno era de la Navigazione Generale, otro de la British India y otro del Nord-eustche Lloyd.

Yo no he navegado nunca en los buques de la Compañía Trasatlántica y hasta hoy el hermoso palacio de la plaza de Medinaceli fué para mí un enigma.

Pero hoy he estado en él, y he gozado por unos instantes la vida de la primera compañía española de navegación. He visto las oficinas y me he sentido tan orgulloso como aquella mañana en

que desde el puente de mi buque contemplé al «Infanta Isabel de Borbón» adelantar gallardo a varios paquetes extranjeros.

El despacho del secretario de la Compañía Trasatlántica es modesto y severo. En una de las paredes hay dos cuadros. Uno es el retrato de aquel prócer que se llamó don Antonio López y López, marqués de Comillas y que fué fundador de la que hoy es Compañía Trasatlántica.

El otro cuadro es una reproducción del «General Armero», primer buque de la compañía.

Como curiosidad publicamos la fotografía del «General Armero» y del «Infanta Isabel de Borbón». Y sentimos un gran placer al contemplar y comparar uno y otro. Estas dos fotografías repre-

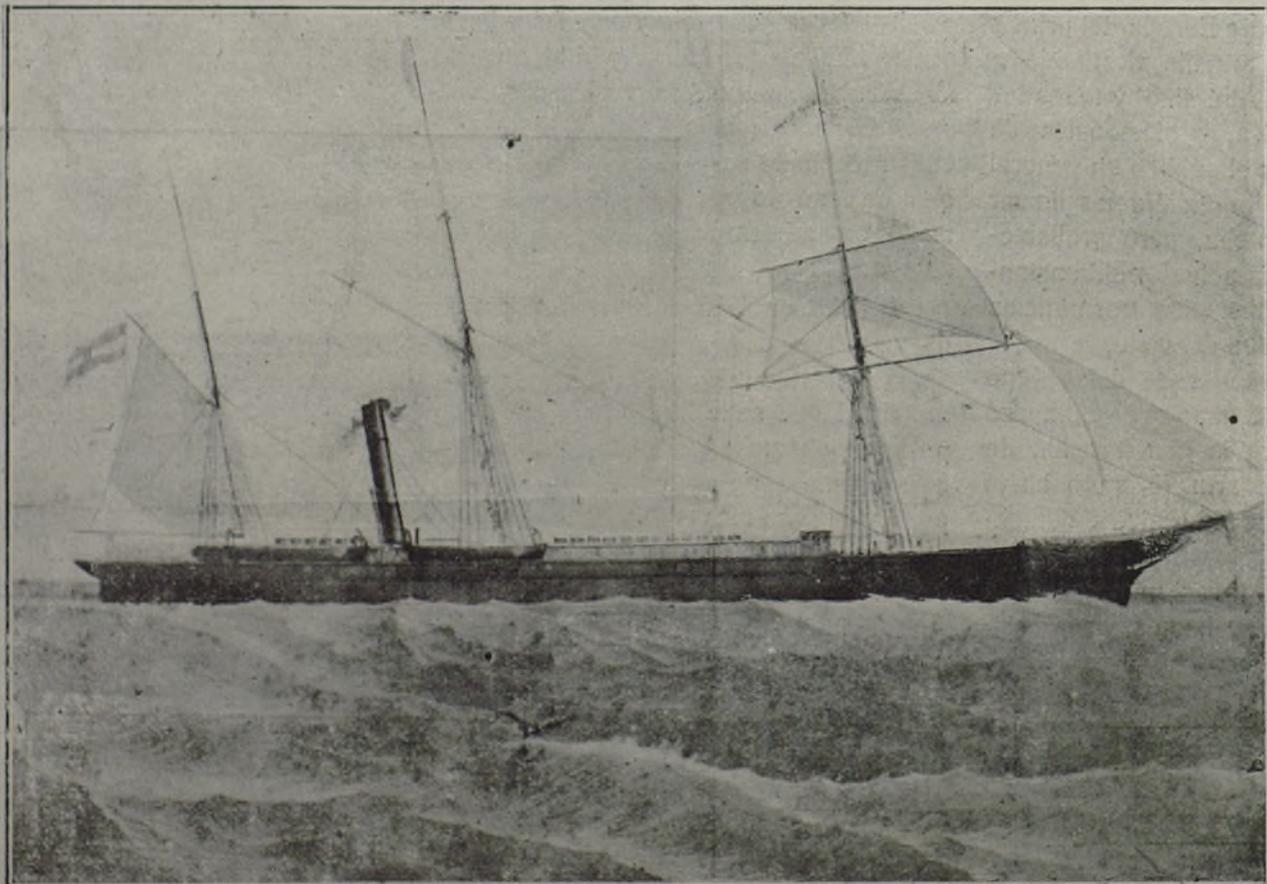
sentan la vida de la Compañía Trasatlántica, una vida de trabajo y de actividad mercante española que empezó en el «General Armero», es la que hoy con sus rápidos nos une con las colonias del globo y en las que durante años han ver más pabelón español tan los buques de la Compañía.

Una sola cosa podía el «General Armero» y el «Infanta Isabel de Borbón» fueron construidos dos novísimos vapores los» son hermosa muestra en Cádiz y Bilbao se res de 14,000 toneladas atlántica española.

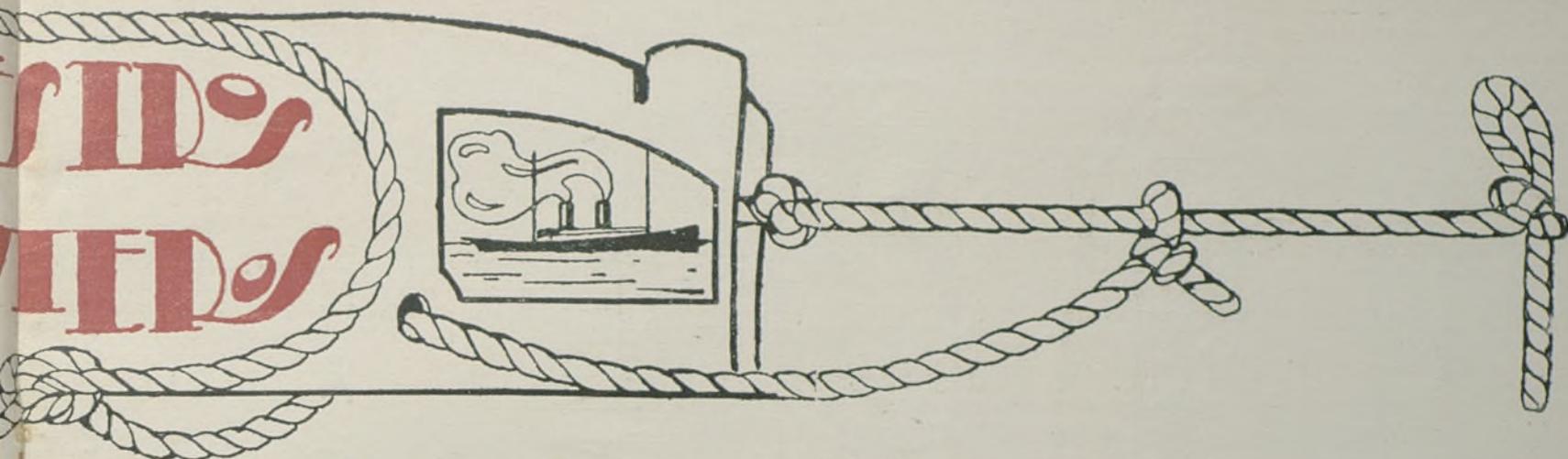
Ahora que una Compañía extranjera en el pasaje, se entablará una guerra que luchará con una gran Compañía Trasatlántica.

Esta gran ventaja por la necesidad de tonaje, construido solamente con construcción sencilla y sencillos mismos toda clase de ataques han sido torpedeados por minas, ha dado por resultado unos buques que pueden ser la «Victoria Eugenia» y al dar fueron construidos a los mismos los mejores últimos perfeccionados en las cámaras y demás.

Aparte de las obras cuando fueron construidos se ganaron calurosamente Swan, Hunter and Warrington en Wallsend, W.



El vapor GENERAL ARMERO, primer buque de la Compañía Trasatlántica.—Reproducción de un grabado existente en las oficinas de la compañía



TRASATLÁNTICA por un oficial de Marina M

Compañía Trasatlántica. Es un sacrificio en pro de la marina porque la flota de la Traslántica con el vapor «General Arzobispo» y con buques espléndidos y rápidos para el continente americano, el África de Guinea y con Filipinas. En los últimos años no pudieron conseguir el que a popa ostenta el nombre de la Compañía Trasatlántica.

Después de la guerra las compañías establecerán las líneas de navegación con una gran competencia en la que tendremos una ventaja sobre las otras compañías.

Esto consiste en que a causa de la guerra, en el extranjero se han empleado buques económicos, de los que se han empleado en los materiales. Esto unido a que muchos de los grandes buques que hoy existen no se pueden comparar al «Reina Victoria Eugenia» que en su construcción, se emplearon los mejores materiales y poseen los mejores motores en las máquinas como partes de dichos buques. Los conocimientos de los técnicos que construyeron los dichos buques los elogio solo añadiré que la casa constructora Richarson con astilleros en Tyre y Southwick

(Sunderland), constructora del «Reina Victoria Eugenia» en todos sus anuncios y carteles publican la fotografía de este hermoso buque como modelo en su género.

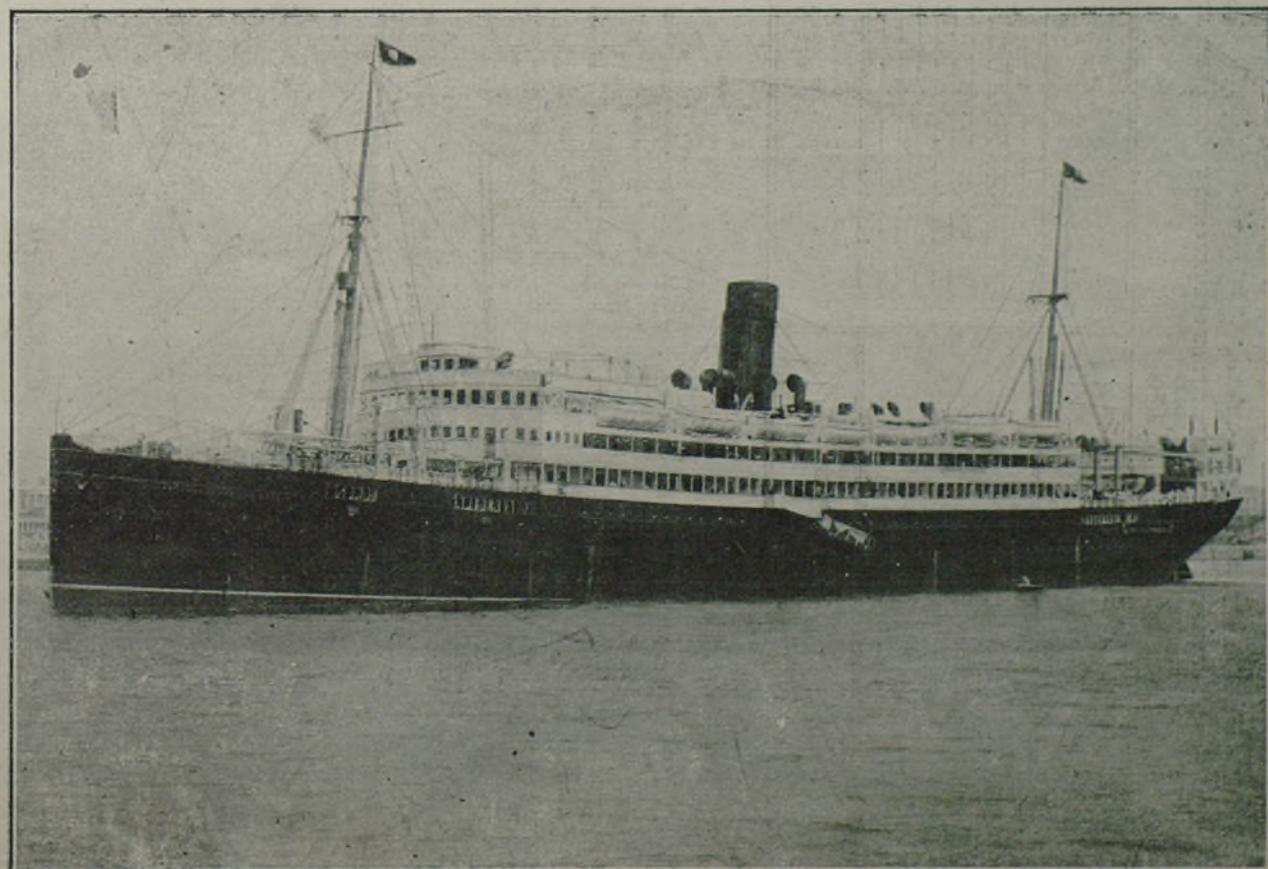
A continuación publicamos los nombres, tonelaje y velocidad de los diez vapores de la compañía mayores de nueve mil toneladas:

NOMBRE	TONELADAS	VELOCIDAD
Reina Victoria Eugenia	15,400	18'80 mlls.
Infanta Isabel de Borbón	15,400	18'80 »
Alfonso XIII	14,000	18'00 »
Alfonso XII	12,000	19'97 »
Manuel Calvo	11,098	15'54 »
Antonio López	10,740	16'55 »

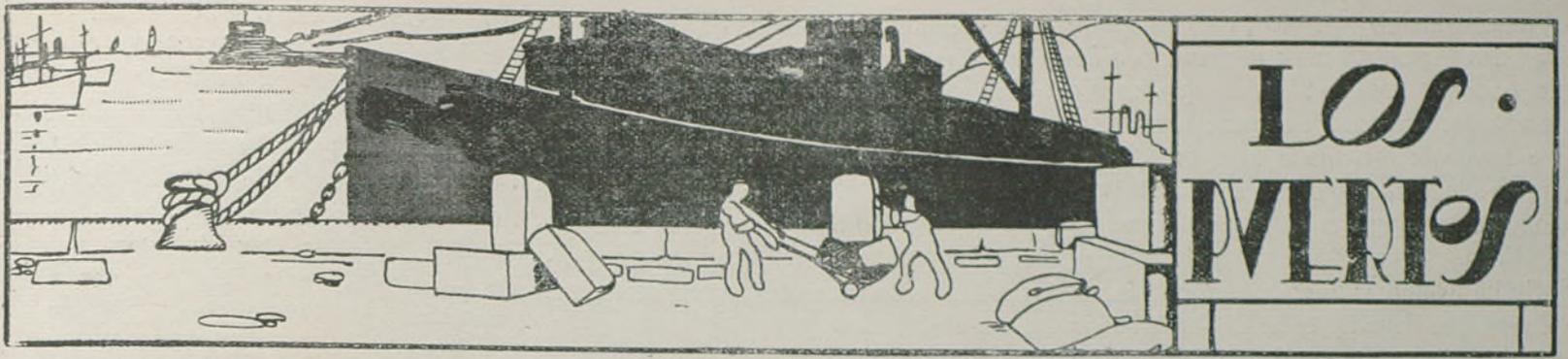
Montevideo	9,520	15'55 »
Buenos Aires	9,520	17'02 »
León XIII	9,500	17'24 »
P. de Sastrústegui	9,100	17'82 »

Además los vapores Cataluña, Alicante, C. López y López, Ciudad de Cádiz, Isla de Panay, Monserrat, Reina María Cristina, Legazpi, M. L. Villaverde, Santa Isabel y San Carlos.

En los astilleros de la Constructora Naval están construyendo varios buques de gran tonelaje para la Compañía Trasatlántica y uno de ellos el «Arnús», próximamente será botado.



El trasatlántico INFANTA ISABEL DE BORBÓN



El día 5 de Noviembre fué botado en los Astilleros de Cádiz, el vapor *Gadir* cuyas características son las siguientes. Es!ora 166 pies ingleses, manga 26, calado 15, toneladas 650.

El *Gadir* es el primero de una serie de seis buques de iguales características, tres de los cuales serán lanzados al agua en plazo breve.

Al cerrar la edición del presente número no hemos recibido aun la crónica de nuestro corresponsal en Cádiz, así es que nos limitamos a copiar algunos párrafos del número del Diario de Cádiz, que da cuenta de la botadura.

«En el historial brillante de la construcción naval gaditana, ha de figurar con página de oro, el día de hayer, el lanzamiento al mar, del vapor *Gadir*, que significa no solo la entrada de un barco más en el mar, sino el resurgimiento del Astillero gaditano, el haberse afianzado de una vez para siempre, la construcción en esta factoría de tan brillante historia en esta bahía gaditana, cuyas azuladas y gloriosas aguas recibieron con cariños de madre amante, barcos hechos en la Casa de Hayues de Puntales, en el Arsenal de la Carraca, en la Factoría de Matagorda, y en el Astillero de los Sres. Veá-Murguía.

Después de haber pasado por diversas fases, ha llegado éste a un resurgimiento próspero y que se acrecienta de día en día, gracias al esfuerzo poderoso, a la voluntad férrea y generosa y a los capitales bien empleados del opulento bilbaino señor D. Horacio Echevarrieta, que tiene auxiliares tan poderosos, que lo secundan con tanto acierto, celo y pericia, como el señor D. José Madaleno, el ingeniero señor Wallace, Jefe de contabilidad D. Manuel Samperio, Secretario D. Carlos Ruiz y demás personal, sin olvidar a los maestros y a los obreros de Bilbao y de Cádiz.

Pocos astilleros hay en España donde se hagan cuatro buques al mismo tiempo.

Pero en el Astillero de Cádiz, por el deseo y la voluntad del señor Echevarrieta, se hace aún más, a pesar de los calamitosos tiempos; por la enorme carestía y carencia de materiales. Se trabaja en los talleres, para los vapores números 5

y 6, y también hay ya muchos de los materiales para barcos grandes que seguidamente han de hacerse: de 5.500 toneladas cada uno.

Y para esta actividad prodigiosa de la construcción naval; para montar bien todos los servicios, se han hecho edificios nuevos; se han traído máquinas modernas, y sigue acumulándose todo lo que precisa en un Astillero perfecto y moderno.

La construcción naval está asegurada de una vez para siempre, en el Astillero de Cádiz. Gratitud eterna para quien tanto bien ha traído a este pueblo, que tiene que quererle y agradecerle siempre un bienestar, que tiene por base el trabajo honrado, secundando con nobleza al capital, generosa y sabiamente empleado.

Poco después de las doce llegaron el señor Echevarrieta, sus invitados y el alto personal de la casa, a la grada de construcción núm. 2, en la que se levantaba el buque que iba a lanzarse al mar: en la proa de aquel se había levantado amplia tribuna revestida de banderas de los colores nacionales.

A bordo del *Gadir*, subieron el contra-maestre D. José Fernandez y marineros que en el buque, cuando este flota, han de realizar las operaciones precisas, incluso la de preparar el remolque, que harán los vapores *San Fernando* y *Ferrolano*, de la Compañía de Transportes y salvamentos, cuyo capitán inspector es D. Manuel Maestre.

El *Gadir* estaba engalanado, y el viento Norte hacía flamear las banderas que se encontraban izadas.

Centenares de obreros del Astillero, y muchos de los invitados, se situaron en la alta grada, a derecha e izquierda, para presenciar mejor el lanzamiento de la gallarda nave, que fué elogiada unánimemente: la perfección de la construcción, es tal, que parece un buque fundido, y no hecho remachando planchas.

Mr. Wallace, en la grada, la recorre de proa a popa, dando las instrucciones y órdenes necesarias para la botadura: está tranquilo, sereno, con la seguridad del que tiene la certeza de que su obra ha de ser coronada por el éxito.

El señor Wallace, en su larga carrera

ha lanzado al agua, 450 buques de muy diversos tonelajes: todos con éxito: estuvo 25 años en Troon Ayr (Escocia), en los Astilleros de la Sociedad que fundó con el señor marqués de Aílsa.

También se encuentran entre nosotros los inspectores técnicos del trabajo D. Gabino Eguiguiza y D. Julio Robles: éste encargado del gato hidráulico que colocado inmediato a la proa de la nave la ha de impulsar para que recorra su camino de madera bien ensebado hasta flotar en el agua.

La marea ha subido ya lo necesario: falta poco para la pleamar. El beneficiado señor Javaloyes revestido de estola y roquete recita las preces de rúbrica y rocía con agua bendita la proa del vapor «*Gadir*». A su lado, en la misma tribuna está la madrina señora D.^a María Moyano de García Noguero; la señora madre y esposa del señor Madaleno, otras autoridades y el señor Echevarrieta.

Transcurren breves instantes de ansiedad, de deseo loco de que el buque flote: y el barco obediente al cálculo del ingeniero y al deseo unánime de la muchedumbre, comienza su carrera que termina flotando en el mar mientras que centenares de personas enroquecen en vivas estruendosos, y las sirenas de los barcos con sus silbatos atruenan el espacio.

El señor Echevarrieta reciba enhorabuenas; Mr. Wallace es felicidísimo y también la distinguida madrina que ha tenido *muy buena mano*.

Según es costumbre, al empezar el barco a recorrer su camino, la madrina tirando de lazo de seda, hizo estrellar contra el casco una botella de Champagne.

Fué remolcado el *Gadir* a la dársena del Astillero, en la que se le colocarán las máquinas y calderas para navegar pronto.

Los calados resultaron tal y como estaban previstos por los ingenieros.

Después del acto de la botadura se celebró un banquete, y a la hora de los brindis, el señor Echevarrieta pronunció un discurso que gustosos reproducimos.

«Creo que no es oportuno relatar ahora las obras ejecutadas en este Astillero ni las que tenemos el firme propósito de realizar. Pero sí, puedo asegurarles que

es nuestro deseo más vivo, nuestra voluntad más decidida y nuestra resolución firme, hacer de este Astillero un gran centro de trabajo, una casa de patriotismo, para que una vez terminada la guerra, cuya paz se avecina, salgan de aquí construcciones navales que son las que engrandecen las naciones. (Aplausos prolongados).

Se ha evidenciado en esta guerra la necesidad que llenan y toda la importancia que tienen en el mundo las Marinas Mercantes.

Y en tiempo de paz, la paz venturosa que se aproxima también es precisa la Marina Mercante y la constante construcción naval, porque significa un progreso, una riqueza nacional y porque es creadora de nuevas riquezas, de nuevas industrias que se inician y desarrollan, dando trabajo al obrero nacional.

(Nuevos y prolongados aplausos y vítores entusiastas al señor Echevarrieta).

Con la construcción naval también se

ejerce una acción social que es el problema, la preocupación mayor de nuevos Gobiernos, los que verán terminada la obra, la solución de ese problema tan importante; se evitará la emigración de los obreros españoles a otros países, porque en España han de tener con la construcción de barcos, jornales buenos y seguros y todas las necesidades que le son precisas para la vida.

Con la satisfacción de los gobiernos, y con el oportuno y buen empleo de los capitales el problema quedará resuelto, construyendo barcos, haciendo próspera a la nación y desarrollando industrias. (Aplausos prolongados).

En mi deseo constante de favorecer al obrero, de darle lo que merece, tengo resuelto otorgarle diversos beneficios.

Dentro de poco—agregó el señor Echevarrieta—se establecerá una Cooperativa en el Astillero Gaditano. También una Caja de Ahorros porque ambas cosas son

tan necesarias como benéficas.

Y para que estos obreros del Astillero de Cadiz puedan empezar sus ahorros, le concedo a cada uno, cien pesetas para su primera imposición en la cartilla de la Caja de Ahorros.» (Ovación indescriptible que dura varios minutos acogen tan generosas frases del señor Echevarrieta: este es vitoreado y aplaudido con verdadero entusiasmo).

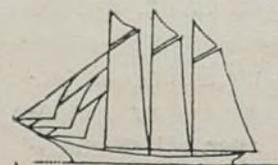
Después el señor Echevarrieta en otras elocuentes frases dió gracias al Director Mr. Wallace y a todos los señores Jefes que colaboran en el Astillero.

Levantó su copa por el pueblo de Cádiz, al que desea una vida muy próspera.

Vivas entusiastas a Cádiz, Bilbao, España y señor Echevarrieta.

Este es felicidísimo por todos y muchos abrazaron al generoso y opulento dueño del Astillero, el que modestamente daba las gracias con la satisfacción del que procede a impulso del corazón.

CRONICA GENERAL



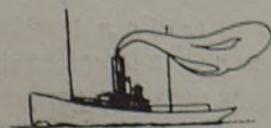
Desaparecidas antiguas diferencias y salvados los inconvenientes que había, los socios que integraban la entidad Fomento de la Marina Mercante Española han ingresado en la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Española, desapareciendo por lo tanto aquella asociación.

Hora era ya de que se hiciera tal unión; pues ahora todos juntos podrán trabajar más por el mejoramiento de la clase y de la marina mercante en general.

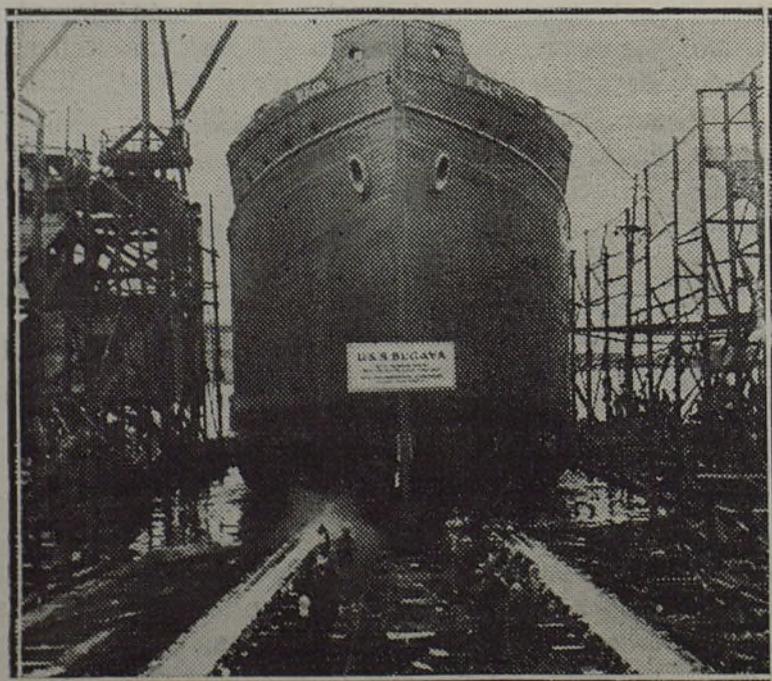
Los editores de NAVEGACION, me han dispensado el honor de nombrarme director de esta revista. He aceptado agradecido y me propongo laborar desde estas columnas en pro de la marina mercante como hasta hoy lo vine haciendo a bordo de los buques.

Yo pido colaboración para esta revista a todos y a todos me ofrezco, en la seguridad de que hallarán un propagandista entusiasta de la marina mercante y un amigo

JULIAN AMICH



El ilustrado periodista don Paulino Lafarga, director del diario *La Tarde*, de Bilbao, honrará con sus crónicas las columnas de esta revista desde el número próximo.



Botadura del vapor «BIGAYA», uno de los ciento diez vapores construidos en los astilleros de Hog Island (EE. UU.) desde el mes de Abril de 1917 al mes de Agosto 1918



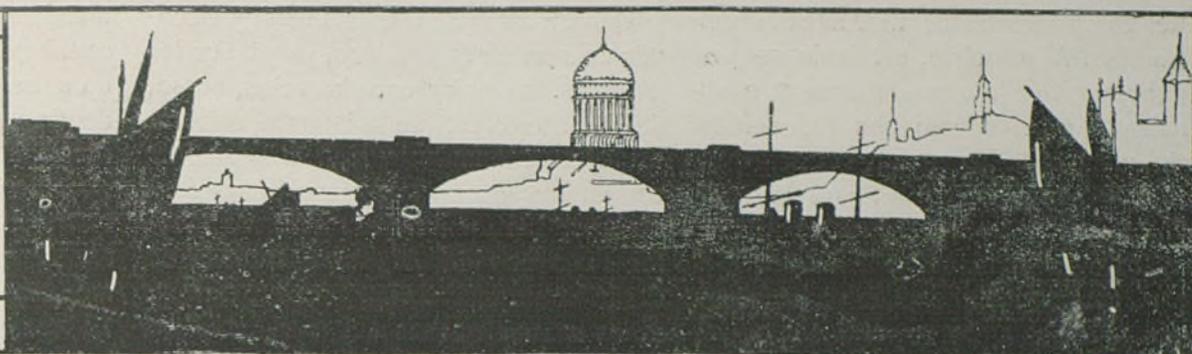
NAVEGACION

Número suelto: 50 céntos.

(PRECIOS DE SUSCRIPCION)

ESPAÑA: trimestre . . .	4'50 ptas.
Semestre	9 »
Año	18 »
EXTRANJERO: semestre	13 »
Año	22 »

NOTA.—No se responde del extravío si estos no van certificados. Importe del certificado: De 1 a 10 ejemplares, 2 ptas. trimestre; año, 8 pesetas.



La guerra antisubmarina

por FEDERICO MARTIN MORA

Ahora que se anuncia que los submarinos alemanes han recibido orden de regresar a sus bases con lo cual terminaría la campaña submarina que, después de haber hecho estragos en el tonelaje mundial, así beligerante como neutral, no ha conseguido hacer pedir la paz a los aliados, como era el propósito de los alemanes al iniciarla, es interesante conocer alguno de los medios de que se han valido las marinas aliadas para hacer frente a un peligro que llegó a ser verdaderamente amenazador hasta el punto que se llegó a dudar de si se podría vencer.

La idea del Almirante von Tripitz tuvo al principio la ventaja de la sorpresa y de la novedad, a pesar de lo cual la primera campaña submarina de 1915, según declaración oficial, estaba ya bien dominada en otoño del mismo año. Las principales medidas que produjeron ese resultado, fueron: los cañones, las redes, los torpedos y el espolón; solo alguna que otra vez la pérdida de un submarino fué debido a los globos o aeroplanos. La lección de 1915 quedó ya bien aprendida antes del fracaso de aquella campaña. Y se proyectan grandes programas de construcción para hacer frente a una probable recrudescencia de la misma. Durante el año 1916 los Alemanes consiguieron, sin embargo, tomar de nuevo la ofensiva en otros parajes y con buques perfeccionados. Entonces las pérdidas de tonelaje crecieron más y más hasta alcanzar proporciones que produjeron verdadera verdadera alarma.

Los esfuerzos alemanes culminaron en la campaña submarina «ilimitada» que empezó el 1.º de Febrero de 1917 y que alcanzó su máximo efecto a mediados de Abril. Entre sus principales características descuella en primer término el heroico comportamiento de la marina mercante y la valiente actitud de los marinos; su gradual transformación de fuerza comercial en fuerza combatiente, con los varios aparatos y procedimientos defensivos, como

son la producción de niebla artificial, el «camouflage» de los cascos, las bombas submarinas y el sistema especial de convoy; así como también el renacimiento de la construcción de caza-submarinos y el activar la de los buques mercantes para reemplazar a los torpedeados. Se usaron nuevos instrumentos, como el micrófono y el hidrófono para descubrir la situación de los submarinos enemigos, y se establecieron extensos campos de minas para restringir en lo posible sus movimientos. Lo que es más notable, es el gran adelanto en el empleo de las aeronaves y en su equipo.

Hay numerosísimos ejemplos que prueban cuan dura fué la prueba a que fué sometido el poderio naval inglés y de que noble manera los marinos ingleses mantuvieron las tradiciones de sus abuelos e hicieron posible el éxito de los aliados manteniendo abiertas las comunicaciones marítimas.

Hasta el 7 de Agosto del corriente año el público solo había estado informado de un modo vago y en términos generales de los éxitos de la contra-ofensiva submarina; muchas veces se había pedido más luz sobre el particular, pues se señalaba que los constantes relatos sobre las pérdidas de buques mercantes por una parte, y por otra, el silencio casi absoluto acerca de los éxitos de las escuadras aliadas ejercía sobre la opinión una influencia perniciosa. Pero por razones que las autoridades juzgaron suficientes, el Almirantazgo guardó silencio hasta que estuvo fuera de toda duda, que se había conjurado el peligro y evitado la amenaza. Entonces Mr. Loyd George declaró que, «por lo menos 150 submarinos habían sido destruidos.» Esta declaración fué puesta en duda en Alemania, por lo que el Almirantazgo publicó los nombres de los comandantes de aquellos 150 buques. De esos 150 oficiales, había 116 muertos, 27 prisioneros, seis internados en países neutrales y 1

había conseguido regresar a Alemania.

La amenaza del almirante von Tripitz de bloquear las Islas Británicas estaba fundada en los primitivos éxitos de los submarinos, éxitos que sorprendieran a todo el mundo, incluso a los mismos alemanes. Sus ataques contra los buques de guerra fracasaron al cabo de pocos meses, por lo que decidieron operar contra los buques mercantes. Por lo que se ha podido averiguar el número de submarinos empleados en aquella época, era relativamente pequeño. Probablemente, no eran más que 50 ó 60 los que hicieron la primera campaña, que principió el 18 de Febrero de 1915, pues es sabido que al estallar la guerra, Alemania no poseía más de 20 ó 30 submarinos, y suponemos que otros tantos fueran construídos durante los seis primeros meses.

Se habían intentado ya cortar las comunicaciones marítimas a través del canal de la Mancha, pero el intento fracasó, y las medidas que entonces se tomaron, aunque de carácter improvisado, se desarrollaron luego en gran escala hasta lograr hacer frente a la nueva amenaza. Los éxitos obtenidos fueron tales que M. René Baim declaraba en el «Echo de París», que la mitad de la primitiva flota submarina alemana, habrá sido destruída; y el crítico naval de «Le Temps», hacía referencia a la pérdida de personal entrenado, que consideraba irreparable. Por otra parte el capitán Persins en el «Berliner Tageblatt», declaraba, que del estudio de la eficacia del submarino, se deducía, que los efectos de ésta nueva arma. Solo se dejarían sentir después de haber transcurrido un tiempo considerable, pues por lo complicado de la misma, su comandante y tripulación tardarían a aprender su difícil manejo; y añadía, «sería pueril el declarar que los ingleses no son buenos marinos, y sabiendo como saben la manera de defenderse, han inventado multitud de aparatos y tomado infinidad de medidas defensivas, de modo que resulta cada vez más difícil para los submarinos el acercarse un buque enemigo y lanzar un torpedo. Es menester una pericia extraordinaria para evitar el sinnúmero de trampas y obstáculos y atacar con éxito.»

Como medida defensiva lo más impor-

tante es descubrir los movimientos del submarino. Al principio, esto solo se podía obtener viendo a este último o a su periscopio, o percándolo con redes. Más tarde, además de los aparejos de arrastre, el micrófono y el hidrófono, para percibir sonidos, fueron de uso general, y lo que constituyó un gran adelanto para ver a los submarinos fué el empleo de las aeronaves.

El primer submarino destruido en esta guerra fué el «U-15,» hundido el 10 de Agosto de 1914 por el crucero «Birmingham» cuando intentaba atacar una sección de la Escuadra inglesa. Desde el mencionado crucero se divisó un periscopio que sirvió de blanco a la buena puntería de sus artilleros. El submarino fué así obligado a subir a la superficie, donde constituyó una presa relativamente fácil para el «Birmingham».

Otro de los primeros de éstos éxitos fué alcanzado el 23 de Noviembre de 1914 en que el «U-18» fué visto en la costa de Escocia por un buque patrulla que consiguió embestirlo a las 12-20 de la tarde. Una hora después reapareció el submarino en la superficie con toda su dotación sobre cubierta y teniendo izada una bandera blanca; pero poco después se hundió, al tiempo que el destroyer «Garvy» acudía consiguiendo salvar a 5 oficiales y a 23 hombres de la tripulación; de los que solo uno se ahogó. El comandante estaba entre los prisioneros.

Otros dos casos de destrucción de submarinos alemanes de tipo primitivo, ocurrieron respectivamente el 10 y el 25 de marzo de 1915. En la primera ocasión el «U-12» fué embestido y hundido por el destroyer «Ariel» y 10 individuos de su tripulación fueron salvados y hechos prisioneros. Del segundo caso resultó la muerte de un comandante de submarinos famoso, Otto Weddigen, que mandando el «U-9» en septiembre de 1914 hundió a tres cruceros ingleses, del tipo «Cressy». Del «U-9» trasbordó al «U-29» que en marzo de 1915 fué embestido y hundido en alta mar por el acorazado «Dreadnought.» Estos casos típicos de destrucción de submarinos por buques de guerra haciendo uso de su espolón, no se repitieron con frecuencia después de la primera campaña submarina, por lo que otros medios ofensivos se pusieron en uso.

El destroyer fué, al principio el principal enemigo del submarino; más tarde vinieron los pesqueros armados, los buques patrullas y ultimamente los botes y lanchas automóviles, conocidos con el nombre de cazasubmarinos.

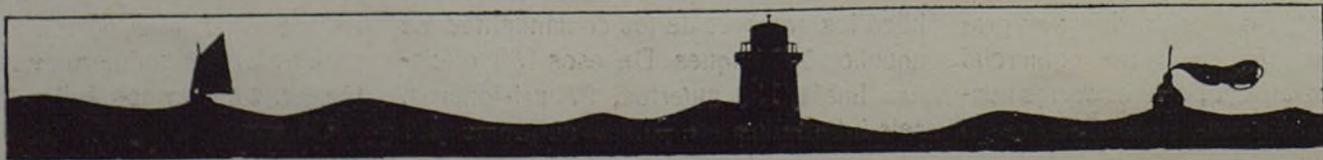
Uno de los medios más útiles y efectivos de apresar submarinos, es el empleo de redes. La mejor corroboración, acaso, de este aserto está en la entrevista celebrada por el comandante alemán Wenniger con un corresponsal de guerra húngaro en enero de 1916, en la que refirió sus aventuras con las redes inglesas. Después de describir su salida, al amanecer, de una de las bases alemanas del mar del Norte con su buque sumergido y el periscopio a flor de agua, continúa así:

«Miré a través del periscopio y ví una boya roja detrás del buque; diez minutos más tarde volví a mirar y ví nuevamente la boya a la misma distancia de nosotros; goberné a estribor, luego a babor y la boya continuó siguiendonos; me sumerjé a gran profundidad y aun ví a la boya flotando en la superficie encima de nosotros. Al fin descubrí que nos habíamos enredado con la cadena de la boya, la que llevábamos a remolque; también a través del periscopio ví a un pequeño vapor de aspecto algo raro que, a una considerable distancia a popa, seguía el mismo rumbo que nosotros. Al propio tiempo nuestro aparato para percibir sonidos anunciaba un buque de hélice en las inmediaciones. Por observaciones posteriores pudimos ver que cinco torpederos enemigos se hacercaban por el Norte; por lo que aumenté la velocidad en la esperanza de atacar a uno de ellos que se habían alineado formando un semicírculo. Aumenté la profundidad de inmersión y me preparé para toda eventualidad. Entonces nuestro buque embezó a dar unos balances incomprensibles; subíamos y bajábamos, pues, al parecer, el timón de profundidad tenía avería. Posteriormente, pude comprobar que no era así, sinó que estábamos en situación mucho más seria, nos habíamos enredado de tal manera en una red metálica, que casi no nos quedaba esperanza de salvación; nos habíamos metido en la trampa de uno de los cazadores que nos rodeaban. Durante una hora y media la red nos llevó consigo a pesar de todos mis esfuerzos por deshacerme de ella, subiendo y bajando con el objeto de alcanzar uno de sus bordes; pero todo fué en vano, segíamos siendo arrastrados, unas veces hacia la derecha y otras hacia la izquierda. Lo único que me quedaba por hacer era aumentar todo lo posible el peso del submarino con el objeto de romper la red. Afortunadamente, llenando todos los tanques (5 ó 6 toneladas) conseme objeto; de repente experimentamos un choque y quedamos libres de la red. Me sumerjé todo lo que pude, hasta que el

manómetro marcaba 15 brazas, y estuvimos bajo el agua durante 18 horas. Cuando quise subir a la superficie para saber donde estábamos, ví que el compás no funcionaba, por lo que hube de gobernar guiándome por el color del agua. Al expulsar el lastre para subir y a pesar de experimentar la sensación de que subíamos, el manómetro continuaba marcando 15 brazas, por lo que, evidentemente, ésinstrumento estaba también averiado. Había que tener, pués, mucho cuidado de no subir demasiado, para no llamar la atención de los torpederos. El periscopio emergió muy despacio sobre la superficie y puede ver al enemigo delante de mí y a mi izquierda la costa oriental de Inglaterra. Probé de gobernar a estribor, pero el timón no funcionaba por lo que hube de sumergirme nuevamente hasta el fondo del mar, en donde permanecí durante seis horas durante las cuales conseguimos reparar el timón y el compás. Entonces subí lentamente hasta poder ver a través del periscopio, pero un torpedero me vió en el acto y vino hacia mí a toda máquina en este momento nuestra situación era la siguiente: a nuestra derecha, a una distancia de una milla y media, la línea de torpederos, y a la izquierda, a la misma distancia la costa inglesa. Me sumerjé otra vez a 15 brazas, donde permanecí durante dos horas, transcurridas las cuales subí lentamente, y parando a una distancia de unas 50 yardas del torpedero que estaba a la cabeza de la línea, conseguí ganar el mar libre. A las 9 de aquella noche pudimos subir a la superficie en completa libertad.»

A principios de 1916 algunos periódicos norteamericanos dieron detalles de las redes metálicas usadas por los buques de guerra ingleses. Eran de hierro galvanizado y con mallas de 15 pies de superficie, siendo sus dimensiones 170—27 piés. En la parte superior de la red se habían amarrado grandes flotadores de madera. Destroyers de gran velocidad y que usaban combustible líquido, eran empleados a pares para patrullar con la red estendida entre ellos. Cuando se avistaba un periscopio, los destroyers disminuían la velocidad hasta llegar a la distancia de una milla o menos, y cuando observando atentamente sus movimientos se podía precisar el rumbo del submarino, los destroyers se le adelantaban y cortaban las amarras de la red. De cada cuatro casos, había tres en que el enemigo quedaba aprisionado.

Tip. Francisco Guesá, Provenza 238. — Barcelona

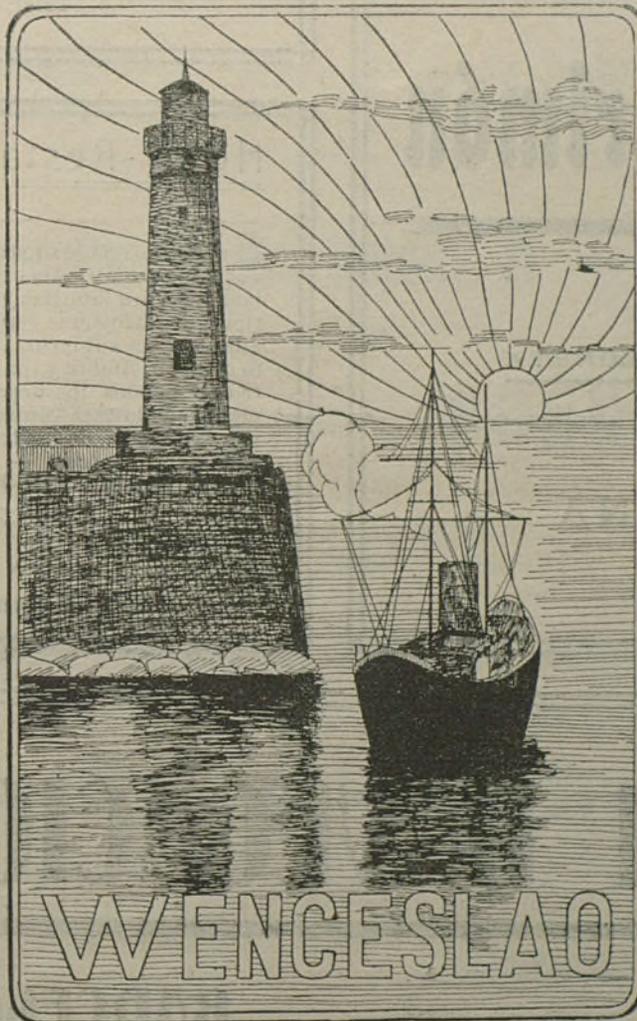


Compañía Española de Seguros

Teléfono 3749 - A.

- - Paseo de Colón

Telegramas **Rosich**



Próximo traslado :

: de oficinas a la

Rambla Sta. Mónica

Capital social 5.000,000 de ptas.

BARCELONA

TALLER DE REPARACIONES NAVALES

EXCLUSIVO : CONSTRUCCION :
PARA BUQUES DE NEVERAS
TELÉFONO N.º 2631 : DE TODAS CLASES

Xilario Marimón

Nacional, 28 - BARCELONETA

BARCELONA

- AGENCIA GENERAL - : TRANSPORTES TERRESTRES :
- DE ADJANAS - : Y MARITIMOS. - SERVICIO :
: COMBINADO DE DOMICILIO :
- - A DOMICILIO - -

J. Brugué e Hijos

COMISIONES - REPRESENTACIONES * PAQUETES POSTALES *
* * SEGUROS * * Y
: CONSIGNACIONES - TRÁNSITOS : ** PASAJES **

J. A. CLAVÉ, 31 - (antes Dormitorio de San Francisco)
Teléf. 4063 A. - BARCELONA

Hotel-Restaurant de MARINA

El más cerca de las Estaciones - Junto al Muelle - Habitaciones para familias y particulares - Esmerado servicio a la carta y a cubierto - Cuarto de baño, timbre y luz eléctrica en todos los departamentos de la casa - Intérprete a la llegada de los trenes y vapores

Teléfono 2369

Le plus près des Gares-Près du Quais - Habitations pour familles et particuliers - Service à la carte et à prix fixe. Chambre de bain, timbres et lumière électrique dans toutes les chambres - Interprète à l'arrivée des trains et bateaux

Téléphone 2369

MARTIN CARCASONA

: : Plaza Palacio, 10 - BARCELONA : :

Editorial NAVEGACION

BARCELONA

Talleres tipográficos. - Modelaciones para casas Navieras y de Seguros - Ediciones gráficas de carteles y almanaques

Revista Marítima NAVEGACION - Provenza, 238

- Empresa Instaladora de Electricidad -

Especialidad en instalaciones para buques

VALLE Y DEULOFEU

* * * * CENTRAL: Zurbano, 6 - BARCELONA - Teléfono 1874, A. * * * *

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO Y CONSIGNATARIO

Línea Regular de vapores _____
_____ para los Estados Unidos

===== Paseo de Colón, 11 =====

Dirección telegráfica **DOBRÚ**

BARCELONA

Hijo de RAMON A. RAMOS

Armador y Consignatario. - BARCELONA

Casa Sucursal en MELILLA

Servicio de vapores para varios Puertos

:: :: :: Tarifas combinadas de domicilio a domicilio. — Conocimientos a flotes con roles :: :: ::
:: :: :: para diversos puertos. — Corredor Marítimo — Fletamientos para todas partes :: :: ::

DIRECCIONES TELEGRAFICAS Y TELEFÓNICAS

En Barcelona "RAMOS"

:: :: :: :: :: ::

En Melilla "ONRAMOS"

Amengual y Compañía, S. en C.

Consignatarios, agentes de Aduana y comisionistas de tránsito

Calle José A. Clavé, 13

* * * *

Casas en PORT-BOU y CERBERE

Embarques combinados para todos los puertos de España y costa de Africa.

————— Servicio especial para las Islas Canarias y Extranjero —————

RESERVADO

A LOS

MOTORES MARINOS

“ R E X ”

Constructores

Vallet y Bofill, s. en c.

: Barcelona :

* * * *

OFICINAS:

Provenza, 165 a 171

Apartado: 467

TALLERES:

Borrell, 236 a 244