

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVI

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Lunes 21 de Septiembre de 1914

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14 043

LA INDUSTRIA NAVAL ESPAÑOLA

BOTADURA DEL "JAIME I"

El "Jaime I"

Es el tercero de nuestra primera escuadra.

La inicua y antipatriótica campaña de los conjuncionistas y radicales, los bélicos radicales del día, antaño paci-

de sangre y de intereses que la unen á sus nobles hijas de América, España no será nada en Europa, mientras no tenga una escuadra que pueda defender sus costas y amparar, mar adentro, el honor de la raza y de la bandera.

Puede decirse que cuanto constituye el casco y sus accesorios va terminado, pues lleva puesto todo su blindaje, los puestos de proa y popa, las torres de combate, las torres de los cañones de 305 milímetros y medio, la cubierta protectora, los mamparos de protección y las casamatas.

Tiene completamente terminados sus compartimientos de calderas, máquinas, pañoles de pólvora y proyectiles y los correspondientes á toda clase de servicios.

Están colocados todos los mamparos de cámaras y camarotes, sus cuatro hélices, timón, cabrestantes, anclas, bombas de aire, evaporadores, destiladores y otros aparatos accesorios.

Están probados todos los compartimientos estancos del doble fondo y bodega, y lleva instalados los grifos de fondo y la tubería de achique.

Su sistema de achique é inundación es igual al de los últimos «dreadnoughts» ingleses.

Blindajes.

El buque lleva el siguiente blindaje y coraza protectora:

Una faja de coraza de flotación de 230 milímetros de espesor, de acero Krupp cementado, que cubre las cámaras de máquina, calderas, pañoles de pólvora y de proyectiles, que se extienden hacia proa y popa, con un espesor de 100 milímetros.

Encima de esta faja hay otra de 150 milímetros de espesor, y encima de ésta otra de 75 milímetros, que llega hasta la cubierta alta y cubre toda la batería central.

Las torres borbetas están protegidas por placas de 250 milímetros, de acero Krupp cementado; los carapachos que cubren las torres son de las mismas condiciones, de 230 milímetros de espesor en las costados, y placas de acero no cementado en el tope, de 75 milímetros.

La torre de combate del puente de proa es elíptica, protegida con placas de acero, como asimismo la de observación del puente de popa.

Para la protección contra los torpedos lleva exteriormente una revestida de todos los accesorios necesarios, incluso los pescantes de las tiras que sirven á la vez de andaderos y de pasamanos.

Artillería.

Llevará á bordo 34 piezas de artillería de los siguientes calibres y dispuestos del modo siguiente:

Ocho cañones de 305 milímetros, alojados de dos en dos, en torres blindadas á barbata, situadas sobre la cubierta superior; dos torres en los dos extremos del buque, y dos en la parte central.

Desde las torres centrales se puede hacer fuego por ambas bandes, y por proa y popa funcionan todos ellos por la fuerza hidráulica.

Veinte cañones de 101 milímetros, montados en la cubierta principal; la mitad de estos cañones hacen fuego por la popa, en dirección paralela al eje del buque, y los restantes por la proa, en la misma dirección.

Dos cañones de 47 milímetros, que van mon-

ventiladores refrigeradores movidos á vapor, tipo termotague, mantienen en ellos una temperatura adecuada.

Para los casos de incendio se han establecido medios rápidos de inundación.

Maquinarias.

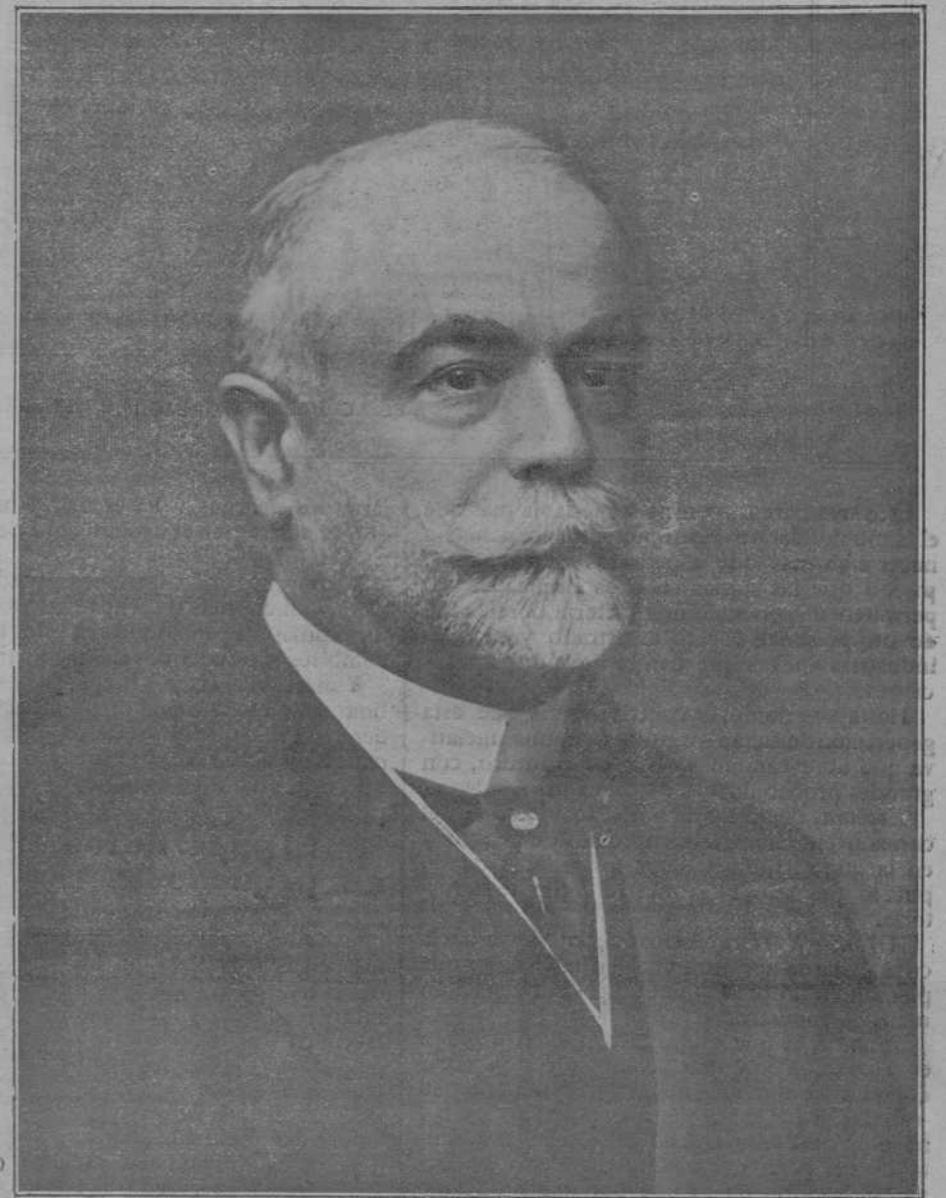
El barco está provisto de maquinaria de tur-

una maquinaria auxiliar que comprende bombas de aire, condensador auxiliar, dos bombas de contraincendio y sentina, dos de servicio de agua refrigerador de aceite, dos de lubricación forrada, dos extractores de grasa y una destiladora; cuatro ventiladores eléctricos re-nuevan el aire de cada cámara.

Tendrá también dos cámaras de caldera, con



S. A. R. LA INFANTA DOÑA LUISA DE ORLEANS, MADRINA DEL ACORAZADO «JAIME I»



EXCMO. SR. D. AUGUSTO MIRANDA, MINISTRO DE MARINA

fistas á ultranza, ha detenido varios meses la botadura de este acorazado. De no haber sido por ellos, sólo por ellos, por su execrable pacifismo, hoy tendríamos en el mar tres grandes acorazados, con ocho cañones de 30,5 centímetros cada uno, y en disposición de ser botado el primer gran «dreadnought» de la segunda escuadra. Y hablan de intervención, de cobardía y de guerra, ellos, los que escribieron como lema de su programa y de su bandera: «ni guerra, ni escuadra».

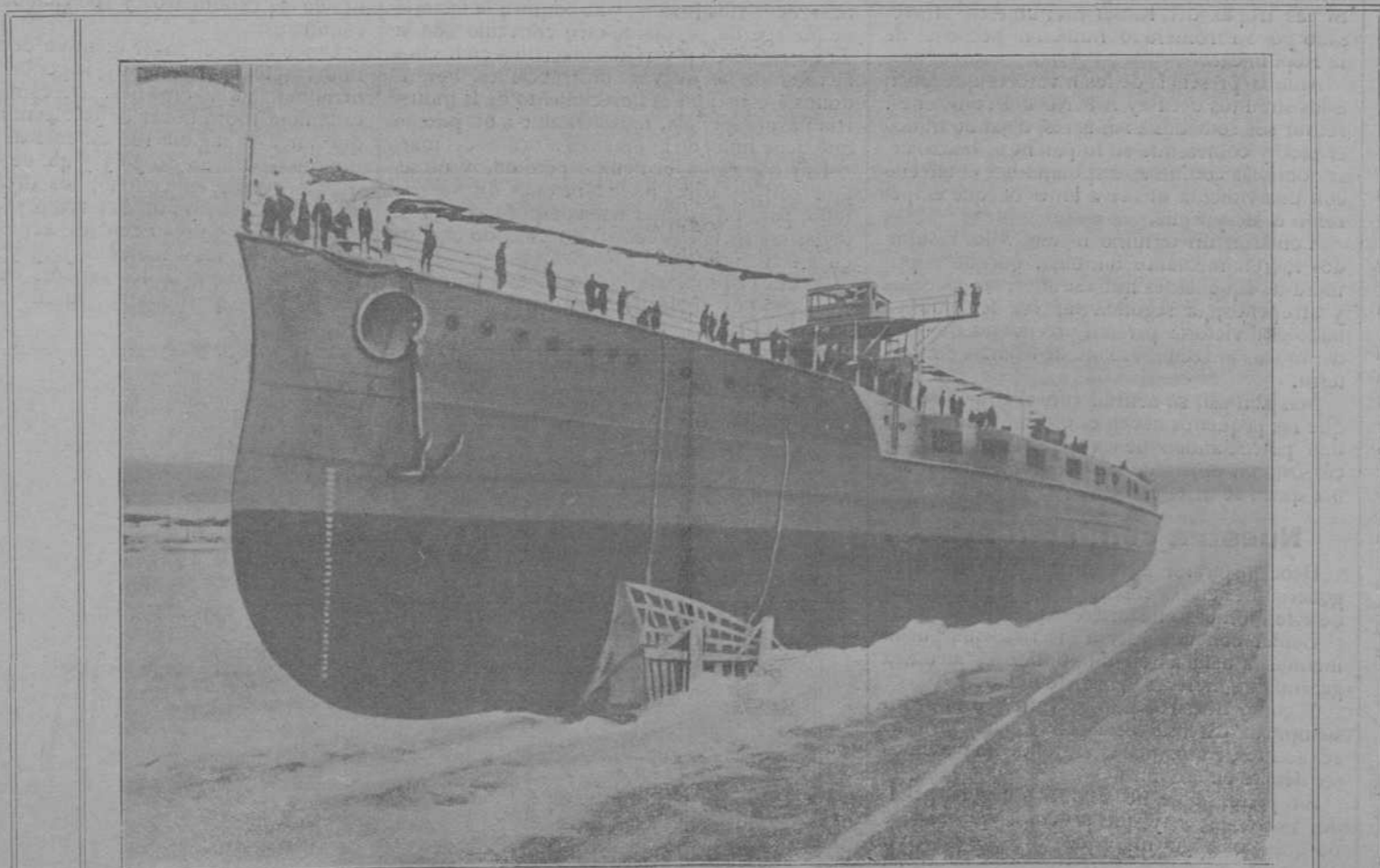
¿Cobardía? Sí; la hubo por parte de los Gobiernos que cedieron y sacrificaron los altos intereses de la Patria á unos cuantos mercaderes de la vocinglería. Sus amenazas revolucionarias en España se parecen mucho á sus ofrecimientos generosos en París. ¡Palabras, palabras y palabras! Hoy pelean en los ejércitos franceses millares de voluntarios extranjeros; no hay entre ellos ni un solo radical español.

Esperamos que el actual Gobierno y los que vengan después, aleccionados con la experiencia, no dejarán para *ad Kalendas grecas* el nuevo proyecto de escuadra. España no será nación, España no tendrá industria, España no firmará buenos tratados de comercio, España no logrará estrechar los lazos

Características del nuevo acorazado

Estado de las obras.

El acorazado botado esta tarde al agua en El Ferrol tiene 132 metros de eslora y 7.7 de ca-



EL NUEVO ACORAZADO «JAIME I» EN EL MOMENTO DE LA BOTADURA

lado. Desplaza 15.700 toneladas, y alcanza una velocidad de 19 1/2 millas por hora, y un radio de acción de 1.000 millas.

Al caer al agua el hermoso buque, tiene sus obras muy adelantadas. Lleva 700 toneladas más que el *España*, y 200 más que el *Alfonso XIII*.

Ocho mil suman la obra del casco y los aparatos de servicio general y especial de máquinas, calderas y ejes del *Jaime I* al abandonar la grada, ó sean 300 más que el *España*.

tados cada uno encima del carapacho de las torres de proa y popa.

Dos cañones de desembarco, instalados en la cubierta superior, á proa.

Dos cañones Maxim, calibre fusil, en el puente de proa.

Los pañoles, de pólvora y de proyectiles, situados en las plataformas y bodegas, están dispuestos con arreglo á las más modernas teorías, no entrando en su construcción más madera que la puramente indispensable; ocho

Existen dos cámaras de máquinas: en la de estribor hay: turbina de alta presión de marcha adelante; turbina de alta presión de marcha atrás y turbina de baja presión de marcha adelante y atrás.

En la de babor hay: turbina de media presión de marcha adelante, de alta presión de marcha atrás, y de baja presión de marcha adelante y atrás.

En cada cámara de máquinas hay un condensador principal con bombas centrífugas y

seis calderas acuo-tubulares en cada una. Para la limpieza de los tubos de la caldera se dispone de una máquina de compresión de aire.

Los cabrestantes de proa para las anclas tienen motor de vapor y el de popa eléctrico.

Los dinamos están instalados en la plataforma alta, á proa debajo de la cubierta protectora.

Hay seis bombas centrífugas capaces de achicar 50 toneladas de agua por hora.

Entre los botes necesarios para el servicio lleva tres movidos á vapor y uno automóvil.

Alojamientos, dependencias

Constituirán la dotación del buque en completo armamento 710 hombres.

Los oficiales y la tripulación tienen su alojamiento en las cubiertas protectoras.

El del almirante está situado á popa y se compone de salón con balcón, comedor, despacho, camarote, baño y jardín. En el mismo piso principal y hacia proa están los alojamientos de los jefes, y los oficiales tienen sus camarotes amplios, ventilados, en la cubierta intermedia. El comedor de oficiales está situado en la cubierta principal.

Los guardias marinas tienen su alojamiento en la casamata de popa babor; las clases, en la casamata de proa, y el resto de la tripulación estará alojada en espacios separados.

El servicio de enfermería, cuartos de aseo, comedores, etc., están atendidos con gran esmero; hay tres salas de enfermos, con ascensor para la traslación de heridos ó enfermos, duchas y tuberías de agua caliente y fría.

La cubierta del barco está forrada con madera de teca.



EXCMO. SR. CONDE DE ZUBIRÍA, PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL



EXCMO. SR. D. JOAQUÍN ANGOLOTI Y MESA, SECRETARIO DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

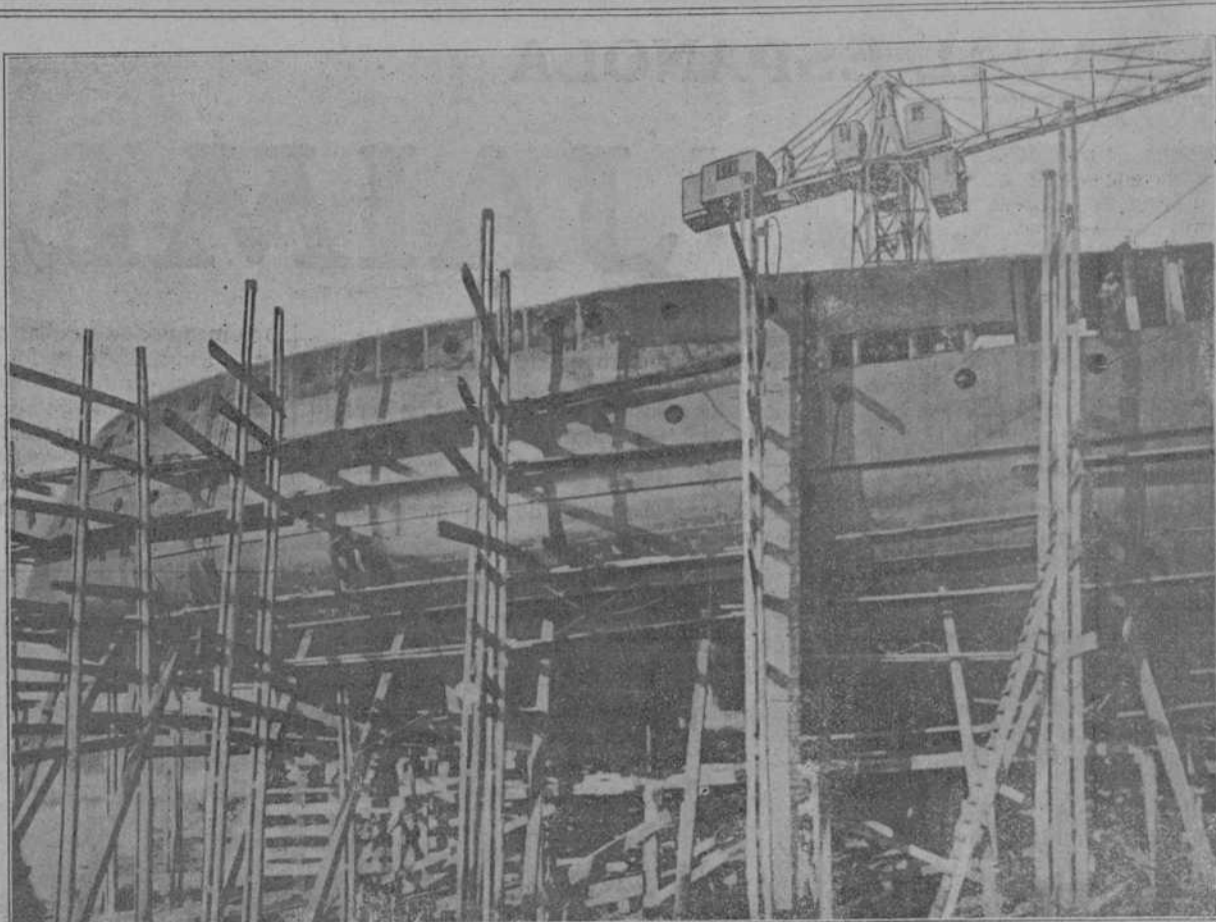
**ANTE LA BOTADURA DEL "JAIME I",
La ley de construcciones navales
Un poco de lirismo.**

Al abrirse las aguas de la ría ferrolana para dar paso al magnífico buque que lleva el nombre del glorioso Monarca aragonés, ha quedado cumplida la ley que en día feliz para el porvenir de la Patria votaron unas Cortes previsoras, á despecho de las estridencias de cuatro vocingleros de ocasión.

Sin salir de la historia contemporánea, vemos que ahora combaten reunidas Alemania y Austria, que hace medio siglo se disputaban en Sadowa el predominio germánico; Inglaterra y Francia, que eran rivales irreductibles en la industria, en el comercio, en la navegación y en las expansiones coloniales; Inglaterra y Rusia, que consideraron siempre antagonicos sus intereses asiáticos, viendo los Zares interpuerto el veto británico á sus sueños de llegar á Constantinopla y hallar libres los Dardanelos, el cual aún no se ha levantado.

¿Quién es capaz de predecir cómo se barañá no podrá olvidar nunca el servicio que acaban de prestarla el Sr. Dato y sus compañeros de Gabinete al librarla de contingencias para las que no estaba preparada.

inglesa; pero al par que crezan otras escuadras, será más necesario á la Gran Bretaña el apoyo leal de sus amigos y le convendrá menos buscarse un descontento.



EL ACORAZADO «JAIME I» EN FEBRERO DE 1914

Esos tres barcos, con no ser todavía más que el símbolo de un resurgimiento, han hecho nacer algo más que esperanzas de grandeza, puesto que las sumas en ellos empleadas nos permiten disponer de una factoría floreciente, de un personal obrero adiestrado y de unas industrias anexas que tienen múltiples aplicaciones.

Hasta sus nombres contribuyen á que esta generación se sienta orgullosa de una iniciativa que abre camino á otras en lo futuro, con grandes probabilidades de un éxito.

España, palabra que por sí sola hace latir el corazón en momentos supremos de peligro y en la que se funden todos los amores de un pueblo que siempre se mostró digno de su historia.

Afonso XIII, nuestro querido Rey, hacia cuya gallarda apostura vuelven la vista los que piensan en un presente de laboriosidad y en una mañana fructífero.

Jaime I, el que empuñó con diestra mano el cetro de la coronilla levantina y supo crear aquellas animosas galeras que, imponiendo respeto al turco, al genovés y al de Venecia, hicieron del Mediterráneo un mar español, sentando las bases del triunfo definitivo de Lepanto, victoria naval que por nadie ha sido igualada.

Si su obra amorosa en pro de la Armada hispana hubiese sido continuada metódicamente, hoy seríamos los señores del mundo, porque el oro de América nos permitía durante varios siglos ejecutar con desahogo lo que han hecho otros que ahora poseen una fuerza incontestable.

Otro poco de realidad.

Dejando el campo de los recuerdos para venir al de la vida práctica, vemos que la profecía de un conflicto europeo; siempre tachada de pesimista y de utópica, ha sido un hecho mucho antes de lo que pensaban los que mas creían en ella, fundándose en sintomasevidentes que sólo los míopes conceptuaban despreciables.

En plena guerra estamos, y hay que bendecir á la Providencia, que aleja de nosotros el incendio, no haciéndonos pagar muy caros los abandonos que nos sumieron en la indefensión presente.

Nadie podía contar con que Italia se mantuviese apartada de la contienda; pero al tomar esa resolución, nuestra hermana latina nos ha prestado un servicio enorme.

Es imposible, sin su concurso marítimo en favor de Alemania y Austria, una campaña en el Mediterráneo occidental, y esto, en unión de la potente flota británica que cierra los derroteros hacia el Sur del Canal de la Mancha, hace probable que nuestras costas escapen incólumes de los atropellos que hubiesen sufrido en otro caso.

Inútil es pensar en remedios inmediatos; ya no es hora de hacer nada.

La última palabra del Tratado que ponga fin á esta terrible lucha la pronunciará el que mantenga el dominio del mar, y éste no es fácil que salga del poder británico, cualquiera que sea el resultado de las batallas continentales.

Alemania, vencida ó vencedora, tendrá que pactar con su rival marítima. Austria haría con sortear los escollos que por todas partes la rodean.

Y si al fin nos vemos libres de los riesgos que pueden amenazarnos, por un golpe de suerte de esos que tienen las naciones como los individuos, es preciso pensar seriamente en que no siempre nos acompañará la fortuna como en esta ocasión.

Después de la guerra.

Los que sistemáticamente abominan de cuanto se relaciona con las instituciones armadas comienzan á decir ya que un desarme ha de ser la secuela de esta ruinosa campaña, que está causando daños materiales incalculables.

No hemos de intentar oponer razones á su pertinaz empeño en llevar á sus países respectivos por un camino de perniciosa.

Los hechos han de tener más fuerza que las palabras, y aquellos, al establecer una nueva situación política y reordenar el mapa del globo en terminos que nadie puede predecir, comprobarán que á una rivalidad sigue otra, si es que la fundamental llega á desaparecer.

jarán los ejércitos y las escuadras en la tregua que se abra por el agotamiento de todos y de cada uno?

¿Cómo nos encontraremos situados al surgir otro conflicto más ó menos extenso, dentro de un número de años que pasarán tan rápidos como los transcurridos desde 1864?

Y marcamos esta fecha porque es la de partida de la lucha moral anglo-alemana, al apoderarse Prusia de los ducados daneses y aparecer en el mar del Norte, dando cara al leopardo inglés.

El papel de los pequeños.

Aunque algunos sostienen que la resistencia ofrecida por los belgas á la invasión alemana ha sido completamente inútil y sólo ha servido para traer la desgracia sobre su pequeño y próspero suelo; cuando los sucesos sean conocidos en toda su extensión, ya se verá que esa resistencia, á pesar de su debilidad y de sus vacilaciones, retrasó en bastantes días el plan germánico, dio lugar á que terminase la movilización francesa y fue la causa principal de que el triunfo de las orillas del Mosa tropiece ahora con muy serios obstáculos.

La violación del territorio de Bélgica estaba descontada por todos los técnicos de Europa; basta leer lo escrito por alemanes, franceses e ingleses. Si las tropas del Kaiser no hubiesen atravesado por su frontera lo hubieran hecho las de la República.

Ante la presencia de los invasores quedaban á los súbditos del Rey Alberto dos opciones: retirar sus soldados á Amberes, dejando franco el paso y contándose su impotencia, ó arrojarlos sobre las columnas disputándose el terreno con una violenta ofensiva antes de que empezasen el despliegue.

Tomaron un término medio, y los resultados fueron medianos también, porque la primera de aquellas les hubiese ahorrado víctimas y atropellos; la segunda tal vez les hubiera dado una victoria parcial, precursora de otras dehnivas al recibir auxilio de Francia e Inglaterra.

Mas aun así, su actitud ante el golpe prueba que los pequeños deben estorzar para poseer una potencia que les permita defenderse á sus recursos, con objeto de lanzarla rápidamente sobre quien se meta con ellos.

Nuestra conducta futura.

Debe inspirarse la orientación de nuestros gobernantes en las enseñanzas que se deducen de este momento histórico.

Contar con una fuerza efectiva que pueda inclinar la balanza en un sentido es la única garantía de merecer el respeto ajeno.

Y como nuestros puntos vulnerables serán siempre la extensa costa peninsular y las islas adyacentes, en los mares es donde no podemos ser débiles en absoluto.

Sin pretensiones de medirnos con las grandes Potencias, hay que procurar que se nos busque por algo mas que nuestra posición geográfica, ya que esta constituye en sí misma un serio y verdadero peligro, así que si ahora nos horramos, no por eso hay que cerrar los ojos ante su existencia.

La segunda ley de escuadra.

A dicho fin tendía el proyecto de ley leído el 7 de Mayo ante el Congreso por el señor ministro de Marina, y que motivos de política interna no permitieron discutir.

Cinco meses después estallaba la guerra, justificando plenamente esas previsiones que durante varios años aparecieron en la Prensa profesional.

Las razones ya citadas han permitido que el Gobierno mantuviese una actitud neutral, como era conveniente á nuestros intereses, y Es-

La Constructora Naval.

Es indudable también que ninguna entidad industrial puede ofrecer mayor suma de garantías para la ejecución de ese proyecto como la que: acaba de cumplir sus compromisos con tanto desinterés, inteligencia y patriotismo.

Sus aspiraciones de crear en Bilbao un astillero de acuerdo con la Sociedad «Altos Hor-

Fuerzas comparadas

Inglaterra y Alemania.

Los técnicos suelen admitir que los dreadnoughts son los barcos de combate que han de conceptuarse realmente decisivos en una gran batalla naval.

Resulta, pues, interesante hacer un estudio comparativo de las unidades de esta clase que actualmente poseen en los mares de Europa Inglaterra y Alemania.

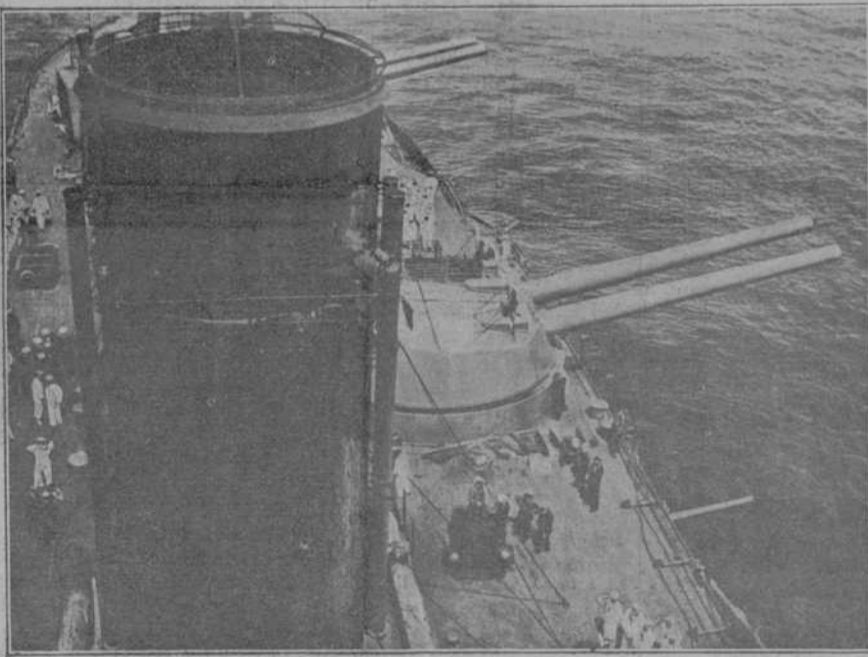
Alemania cuenta de momento con cuatro del tipo Nassau, cuatro del tipo Heigoana, cinco del tipo Kaiser y tres del tipo Koeng.

307.700 toneladas, 128 cañones de 30,5 y 48 cañones de 28 centímetros; 85 tubos lanzatorpedos de 50 centímetros.

Inglaterra posee actualmente, contando el Soiman I, destinado á Turquía, 26 dreadnoughts.

Tres, del tipo Iron Duke; 4, del King George; 4, del Orino; 2, del Hércules; 1, del Neptuno; 3, del Saint Vincent; 2, del Beherophon; 1, del Dreadnought. — Total; 20; 430.800 toneladas; 100 cañones de 34 centímetros y 100 cañones de 30,5 centímetros.

Desde luego el poder ofensivo de los dreadnoughts ingleses es muy superior al de los dreadnoughts alemanes. Descontando para cada flota 100 cañones de 30,5 centímetros, le quedan á la inglesa 100 cañones de 34 centímetros contra 28 de 30,5 y 48 de 28 centímetros. Pero, en cambio, los dreadnoughts alemanes llevan 90 tubos lanzatorpedos de 50 centímetros, y pretenden los técnicos que la resistencia de los cañones de 30,5 y 28 es mucho mayor que la de los cañones de 34 ingleses, y mayor, por lo tanto, su eficacia militar.

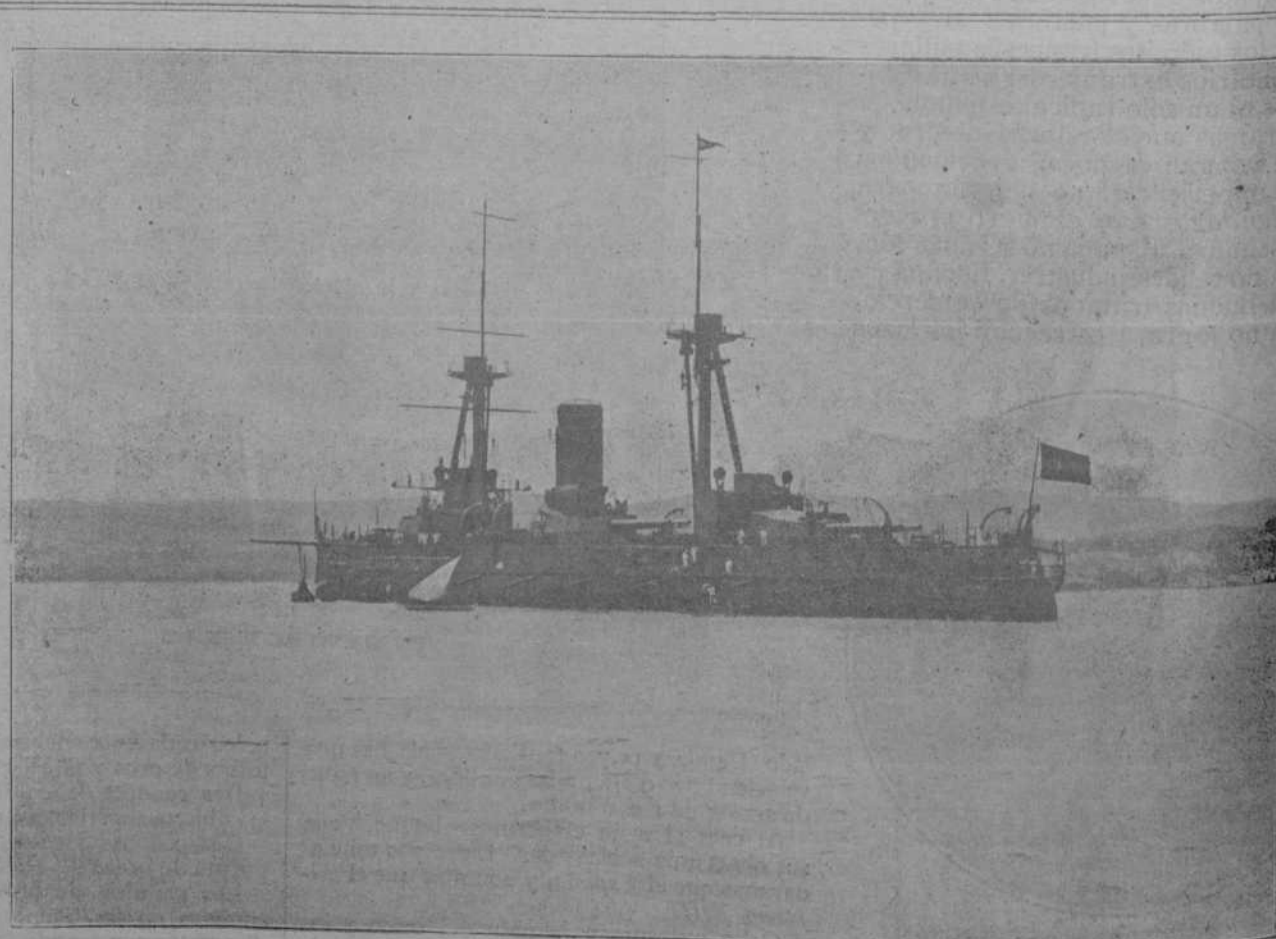


EL ACORAZADO «ESPAÑA» EFECTUANDO PRUEBAS DE ARTILLERÍA

nos», de la villa invicta, y de adquirir la factoría de Matagorda, mediante otro convenio con la Trasatlántica, se verían convertidas en hechos al calor de las nuevas construcciones, llevándonos á conseguir el florecimiento de la industria naval española, indispensable á un pueblo que tiene miles de kilómetros á orillas del mar.

Hay que ganar el tiempo perdido, y no seguir con las buenas intenciones de hacerlo todo, para no ejecutar nada después, en brazos de las cuales nos encontró el tremendo choque cuya solución nadie ve clara.

Ahora el problema marítimo está muy circunscrito por el efectivo aplastante de la flota



EL ACORAZADO «ESPAÑA» ALISTADO PARA PRESTAR SERVICIO

Los técnicos alemanes consideran que, con pensadas unas cosas con otras, y sobre todo teniendo en cuenta la mayor uniformidad en la construcción de sus grandes unidades de combate, éstas están respecto á las inglesas en la proporción de 16 á 20.

Los dos grupos de dreadnoughts más modernos ingleses y franceses son: Inglaterra: tres del tipo Iron Duke, 25.500 toneladas (1912-1914), y los cuatro del tipo King Georges V, de 23.400 (1911-1913).

Alemania: tres del tipo Koengig, de 25.800 toneladas (1912-14), y los cinco del tipo Kaiser, de 24.700 toneladas (1911-1913).

Los más antiguos son: Inglaterra: Dreadnought (1905-1906), toneladas 17.500; dos del tipo Bellerophon, (1906-1907), 18.000 toneladas.

Alemania: los cuatro del tipo Nassau (1908-1909), de 18.900 toneladas.

¡Perseverancia!

Hoy, á las dos de la tarde, ha caído al agua en El Ferrol un nuevo buque de combate, el acorazado Jaime I, que viene á acentuar, en cuantos españoles no viven de espaldas á la realidad, la esperanza en un próximo grandioso resurgimiento de la España grande, asequible tan sólo mediante el desarrollo de su poder naval.

¡La Marina de guerra! ¡Habrá nadie capaz de poner en duda su poder incontrastable al observar la tranquilidad admirable con que Inglaterra asiste á la tremenda lucha que destruye á Europa, no obstante ser sus dominios inmensos y aun su propio solar los que mayor riesgo correrían... sin la salvaguardia eficazísima de sus formidables escuadras?

Empeñados están en la descomunal contienda de una y otra parte los ejércitos más poderosos que jamás haya podido reunir. Millones de hombres, expresamente educados para esta terrible función de la guerra y pertrechados con cuantos elementos de destrucción ha podido inventar el humano ingenio, han puesto en línea las naciones beligerantes, y no obstante todo este formidable aparato, la Marina de guerra habrá de ser la que en definitiva adjudique la victoria, si es que no la ha decidido ya al dar la soberanía del mar, y con ella la facultad de moverse libremente, á favor de uno de los grupos contendientes.

No tenemos, por desgracia, que buscar fuera de casa ejemplos para hacer patente la suprema necesidad de poseer Marina de guerra en que se encuentran los pueblos que, como el nuestro, tienen que vivir en constante relación con el mar. ¡Acordémonos del 1898!

Felizmente el país ha reaccionado, desde aquella funesta fecha, de modo notable, y salvo los que necesitan de esa plataforma antipatriótica para mantener su posición política, nadie hay ya que se atreva á impugnar los gastos navales.

Perseveremos en ese camino. Sólo avanzando por él resulta é indefinidamente legará España á recobrar algún día, si no su antiguo poderío territorial, la riqueza interior y el respeto universal á que le hace acreedora su glorioso pasado.

Entusiasmo en El ferrol

EL FERROL, 21.

Han llegado numerosos trenes abarrotados de forasteros de la región y bastantes también de Madrid y del resto de España.

A las cuatro de la tarde llegaron sus altezas los infantes, acompañados del ministro de Marina y otras distinguidas personalidades que se hicieron á esperarles á Betanzos.

En la estación les esperaba inmenso gentío. Al entrar el tren en agujas la batería del cuartel de Artillería hizo las salvas de ordenanza.

El alcalde saludó en nombre del pueblo á los infantes, dándoles la bienvenida y ofreciendo á la infanta un hermoso ramo de flores.

Los infantes, el ministro de Marina y el alcalde subieron á una carroza, dirigiéndose, acompañados de las demás autoridades, á la iglesia de San Julián, donde se dijo un Te-Deum.

Desde la iglesia los infantes se trasladaron al Arsenal, entrando en el yate Giralda, donde se hospedaron.

El Alfonso XIII ha sido decorado, llamando la atención un letrero puesto en el larguero de proa por los obreros del Arsenal, que dice: «Queremos escuadra».

También aparece decorada la tribuna que ocuparán D. Carlos y doña Luisa y representaciones oficiales.

La sala de Galibos, del Astillero, ha sido transformada en un amplio comedor, donde la Constructora Naval ofrecerá un lunch á 500 invitados.

