

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

Dirección y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.—Tel. 2.931

Madrid 5 de julio de 1919

= = DOS EDICIONES DIARIAS = =

NUM. 15.398

La llave del Mediterráneo

Los rápidos progresos experimentados en estos últimos años por todos los elementos que pueden entrar en las operaciones de ataque y defensa de posiciones marítimas, han hecho variar los procedimientos que para ellos se deben seguir, exigiendo en consecuencia cambios y reformas importantes en el material y en los planes defensivos de dichas posiciones.

Refiriéndose concretamente a Mahón, un distinguido autor militar consigna que dichos cambios y reformas no los ha efectuado el ramo de Guerra ni en la mencionada plaza ni en las demás con calificación de marítimas de España.

Apazando la ejecución de los proyectos exigidos por los modernos progresos, han ido disminuyendo de año en año las consignaciones destinadas a la isla de Menorca hasta el de 1914, precisamente al empezar la guerra en Europa.

¿Por qué semejante abandono? Mahón es la llave del Mediterráneo occidental y España parece no preocuparse de tenerla.

No se puede, sin embargo, culpar al ramo de Marina de semejante abandono, supuesto que le dedica una atención preferente, proyectando y ejecutando sin interrupción ni desmayo, con verdadera predilección y actividad, cuanto considera que le incumbe para contribuir a la defensa del puerto de Mahón, convirtiéndolo en base naval, de la que pueden irradiar los elementos necesarios para asegurar a España el dominio de esa parte del Mediterráneo y, consiguientemente, garantizar contra ataques enemigos el archipiélago balear y la costapeninsular de Levante.

El origen de esta atención fué la ley de 17 de febrero de 1915 para continuación de las construcciones navales y habilitación de puertos militares en virtud de la cual el ministro de Marina, vicealmirante D. Augusto Miranda, mandó rectificar el plano del puerto de Mahón

y señalar en él los emplazamientos precisos para el establecimiento de una base naval de fuerzas sutiles.

Se ha proyectado de una vez un plan completo y en consonancia con los más modernos adelantos, y se ejecutan simultáneamente todas las obras que permiten los elementos disponibles, contando al empezar cada una con todos los recursos económicos indispensables para su terminación, abreviándose trámites reglamentarios y activando la resolución de asuntos pendientes, habiendo adelantado tanto las obras que dentro de un par de años, si se sigue la misma norma, podrá completarse el vasto plan de tan importante base naval.

¿Seguirá esa actividad? Es de presumir; pero debe temerse que las perturbaciones políticas lo estorben o, por lo menos, lo retrasen. Lo someramente expuesto basta para formar idea de la importancia de la indicada base naval y de la actividad con que se efectúan los trabajos para completar y terminar su habilitación, importancia que corresponde a la del primer puesto de España en el Mediterráneo.

Con dicha base y la de Cartagena y algunos puertos de refugio que puedan luego habilitarse, tendrán nuestras escuadras y las de nuestros aliados a quienes nos convenga cederlas, los necesarios puntos de apoyo para poder dominar esa zona del Mediterráneo y ejercer en ella su acción, librando de ataques marítimos y de desembarcos al archipiélago balear y a la costa oriental de la Península.

Sería una desventura nacional que la esterilidad de nuestra política de partido malogre los patrióticos esfuerzos que desarrolla el ramo de Marina en una obra de tanta trascendencia y que es fundamento para la integridad de nuestro territorio y para la eficacia de nuestra defensa marítima.

cifras comparativas, resultan pagadas por «Acción en Marruecos» 14 632.656 pesetas este año frente a 25.919.693 en 1918.

Aumento en las fuerzas moras

El ministro de la Guerra ha autorizado a los comandantes generales de Marruecos para que aumenten hasta 2.500 hombres el efectivo actual de fuerzas regulares y de policía.

Se aprueban los aumentos recién efectuados en las mismas y se completa hasta 0,75 pesetas el incremento en el haber diario de los soldados indígenas casados.

NOTAS MARITIMAS

Buque italiano con motores Diesel

El «Ansaldo San Giorgio I» llegó a Clyde, procedente de Génova, a mediados del mes de junio, en su primer viaje. Es uno de tantos ejemplares en que las máquinas Diesel se acreditan en los buques de carga, teniendo, además, el «San Giorgio I» particularidades dignas de ser conocidas. Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora máxima, 393 pies; entre perpendiculares, 378; manga máxima, 51; puntal, 30; calado en carga, 24; tonelaje de registro, 5 663 toneladas; idem neto, 3.465; peso muerto, 8.100; velocidad, 11 millas.

Tiene este buque la clasificación máxima de la «British Corporation» y del Registro Navale Italiano. Las máquinas propulsoras son dos del tipo Diesel, de dos tiempos, colocadas a popa.

El espacio entre el mamparo de proa de éstas y el de colisión queda dividido por mamparos transversales en ocho compartimientos estancos, uno de los cuales sirve de tanque de lastre.

Las bodegas, libres de puntales, ofrecen grandísima facilidad para la estiva y faenas de carga y descarga. Cada una de las máquinas posee cuatro cilindros, con un desarrollo de fuerza en el eje de 1.100 caballos y 100 revoluciones por minuto.

Los cilindros son de 630 milímetros de diámetro por 900 milímetros de carrera; la presión inicial máxima, de 38 kilos por centímetro cuadrado. El consumo de combustible es de 10 toneladas métricas de aceite pesado por día; próximamente, 0,43 libras por caballo en el eje.

Con 250 toneladas métricas a bordo tiene un radio de acción de 7.150 millas con la carga completa.

Las máquinas se han construido en los talleres de Ansaldo San Giorgio (Turín). Las máquinas auxiliares, compresor, expulsadoras, circulatorias y de sentina se mueven por el eje mismo de las principales. Desde una plataforma central se mueven los aparatos de cambio de marcha y las auxiliares. Las auxiliares son: una de 200 toneladas de achique, una de 100 para el aceite, una de 20 para la lubricación, una de 200 contra incendios y otra auxiliar de aceite de 10 de capacidad.

Winches y «donkey» se mueven a vapor, que les suministran dos calderas verticales, tipo Blake, con quemadores de petróleo. En este primer viaje ha respondido el buque a todas las exigencias. En la primera parte de Génova a Cartagena alcanzó la velocidad de 11 y media millas, que disminuyó algo en la se-

gunda a Glasgow por el mal tiempo encontrado; pero sin ocurrencia de avería ni entorpecimiento en sus máquinas.

El entramado de los buques

Tiene por objeto el entramado o estructura interna de las consolidaciones de los buques mantener la forma de sus costados; pero el elemento principal de la resistencia del conjunto son las planchas del costado mismo.

Un buque ideal, desde este punto de vista, sería el buque cuyo costado, de una sola pieza, tuviera en cada región el espesor necesario para resistir con éxito, es decir, sin rotura ni deformación, los esfuerzos que sobre ella actúan en aguas agitadas.

La posición de mayor peligro de un buque cabeceando es cuando se apoya la región central en la cresta de una ola. Las enormes fuerzas de inercia que entonces se desarrollan en la cabezada constituyen los máximos esfuerzos a que el conjunto del centro se encuentra sometido.

También es posición de gran peligro la que asume el buque cuando, a la manera de viga encastrada por sus extremos, apoya proa y popa en las crestas de dos olas consecutivas. En uno y otro caso, los esfuerzos longitudinales son los temibles.

Parece por ello que el entramado o esqueleto interno de los buques debía distinguirse por el predominio en el conjunto de las ligazones de las longitudinales sobre las transversales. No ocurre así, sin embargo, comúnmente.

Lo que más hiera la vista en el examen del esqueleto es la abundancia de cuadernas, o sea de las consolidaciones transversales. Si consultamos a la Naturaleza para informarnos de las estructuras que crea, vemos en las plantas, tallos, árboles, etc., ese predominio de la resistencia longitudinal sobre la transversal.

Las fibras, en efecto, del tejido orgánico tienen la primera de las direcciones indicadas. ¿Por qué en los buques ocurre lo que ni la teoría parece indicar ni la Naturaleza positivamente nos dicta? Desde luego, el sistema transversal de construcción es clásico.

Los buques, hasta fecha relativamente reciente, fueron siempre de cuaderna. ¿Cómo consolidar las planchas del costado formadas por ellas en zonas horizontales, sino por cuadernas verticales? Imposible evitar este procedimiento.

Con dos trozos de madera, por buenos que sean sus encastes, no hay medio de evitar la discontinuidad mencionada, sólo subsanable en el caso que nos ocupa por medio de cuadernas o consolidaciones transversales. Con el hierro y el acero no pasa lo mismo.

Parece, repetimos, equivocado el sistema de construcción transversal en los casos modernos y que acaso se adoptara y generalizara como un prejuicio mental de la época de los buques de madera. Excusado es decir, que contra la teoría aquí, a grandes rasgos expuesta, existe la contraria. En esto, como en todo, dispone el hombre de las teorías a su antojo. Un hecho, sin embargo, parece acreditar la primera, que es la atención creciente que se da en algunos tipos modernos al primer sistema de construcción.

Información de Marina

Firma del rey

Han sido firmados por S. M. el rey los siguientes decretos:

Modificando el de 11 de diciembre de 1918 sobre condiciones para ingreso en artillería de la Armada.

Aprobando el reglamento para la constitución y funcionamiento de la Junta consultiva de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

Disponiendo pase a la reserva el 4 del actual el almirante D. Francisco Chacón y Pery.

Promoviendo al empleo de vicealmirante al contralmirante D. Pedro Mercader y Zufía.

Disponiendo que el vicealmirante don Federico Ibáñez y Valera cese en el cargo de comandante general del Apostadero de Cartagena.

Nombrando comandante general del Apostadero de Cartagena al vicealmirante D. Pedro Mercader y Zufía.

Promoviendo al empleo de contraalmirante al capitán de navío D. Francisco Yolí y Morgado.

Nombrando jefe de los servicios auxiliares del Ministerio de Marina al contraalmirante D. Francisco Yolí y Morgado.

Propuesta de ascenso de los capitanes de ingenieros de la Armada D. Juan Antonio Suances y D. Nicolás Franco y Bahamonde.

Cuerpo administrativo

Se ha nombrado contador y habilitado del cañonero «Marqués de la Victoria» al contador de fragata D. Juan Blas y Domínguez, en relevo del del propio empleo D. Juan Ramiro Suárez de Tangil y de Angulo, que pasa afecto a la Comisaría Intervención de las provincias del Norte, con residencia en Gijón para auxiliar los trabajos de la misma en los contratos de adquisición de combustible, cesando en este último cometido el contador de fragata D. Fermín Villamil y Córdoba, que debe ser pasaportado a las órdenes de la superior autoridad del apostadero de Cádiz.

Dotaciones de buques

En virtud de la propuesta formulada por el jefe de la Estación de submarinos del apostadero de Cartagena, y cursada por el comandante general del mismo, en solicitud de que para atender a la división de los cuatro submarinos, sin dejar descubiertos los servicios propios de la estación, se aumente el personal de clases y maquinaria, se ha dispuesto que se tenga en cuenta el aumento de que se trata para la redacción del nuevo presupuesto.

El aumento pedido es de: Cuatro terceros maquinistas. Un segundo obrero torpedista-electricista.

Un operario mecánico. Un maestro de marinería. Cuatro cabos de mar. Un cabo radiotelegrafista. Un marinero electricista. Dos marineros de primera clase. Cuatro fogoneros preferentes.

El cese del general La Barrera

La Gaceta de ayer publicó el siguiente Real decreto:

«Ministerio de la Gobernación. A propuesta del ministro de la Gobernación, de acuerdo con el Consejo de ministros,

Vengo en disponer que el general de división D. Manuel de La Barrera y Caro cese en la comisión que para las provincias de Andalucía se le concedió por Reales decretos de 17 de abril y 23 de mayo últimos.

Dado en Palacio a 3 de julio de 1919. Alfonso.—El ministro de la Gobernación, Antonio Goicoechea.»

ALTA DISTINCIÓN

D. Blas Aguilar, gentil hombre de Cámara

Cuando S. M. el rey recibió en audiencia a D. Blas Aguilar, que iba a despedirse como informador palatino después de serlo cuarenta años, el monarca tuvo frases de gratitud y de sincero afecto para nuestro muy querido camarada.

Su majestad el rey se ha dignado patentizar sus sentimientos con algo más que con palabras.

Con fecha de ayer firmó el nombramiento de gentil hombre de Cámara con ejercicio a favor de D. Blas Aguilar.

Entre las muchas felicitaciones que ha de recibir Blas Aguilar por tan honrosa distinción queremos colocar en primer término la nuestra, que es la más efusiva.

Telegramas de la costa

Los submarinos españoles

FERROL, 4.—Son esperados en este puerto los cuatro submarinos que adquirió nuestro Gobierno.

Se ha recibido orden del ministro de Marina para que se tengan preparadas materias necesarias para la navegación de dichos sumergibles.

La visita de éstos despierta curiosidad en la población.

Llegada del vapor cablero.—Los estereros, en huelga.—Visita de despedida

PALMA, 5.—Llegó el vapor cablero inglés, que se hará a la mar al anochecer para empezar los trabajos de recomposición de cables.

En él embarcarán los oficiales de Telegrafos D. Rafael Pomar y D. José Soriano.

Los estereros afiliados a la Casa del Pueblo se han declarado en huelga. Los compañeros no afiliados, que se han negado a secundar el paro, han sido coaccionados y amenazados.

La tripulación del vapor alemán «Fangturm» ha visitado las redacciones, despidiéndose para en breve.

Carga para Valencia

PALMA DE MALLORCA, 4.—Se han recibido noticias de que se resolvieron las huelgas de Valencia.

En vista de ello, la Compañía naviera La Islaña, ha admitido carga para los buques con destino a dicho puerto.

Además, habiendo desaparecido la huelga, se reanuda el servicio de la línea semanal de Palma a Valencia.

Llegada de trigo argentino.—El público no ve las ventajas de las importaciones.

ALMERIA, 5.—El vapor «Alava» ha comenzado la descarga del trigo argentino.

La Prensa indica la necesidad de que el público vea directamente las ventajas de estas importaciones, pues no se han tocado los beneficios del trigo que trajo el vapor «Bizcargi Mendi», puesto que el pan continúa vendiéndose a igual precio y condiciones que antes.

El «Infanta Isabel de Borbón»

ALMERIA, 4.—Fondeó en este puerto el vapor «Infanta Isabel de Borbón», desembarcando 102 pasajeros.

Después de su salida de Cádiz falleció a bordo un pasajero de tercera, llamado Antonio Riera Maña, de tuberculosis pulmonar.

Autorizó el desembarco del cadáver

para darle sepultura en el cementerio católico.

Al amanecer siguió el «Infanta Isabel de Borbón» para Barcelona, con 867 pasajeros.

Regatas de entrenamiento

SAN SEBASTIAN, 4.—Se ha celebrado la tercera regata de entrenamiento, venciendo hoy el balandro «Ole».

El «Alfonso XII»

GIJÓN, 5.—Procedente de Cuba ha entrado en este puerto el trasatlántico «Alfonso XII».

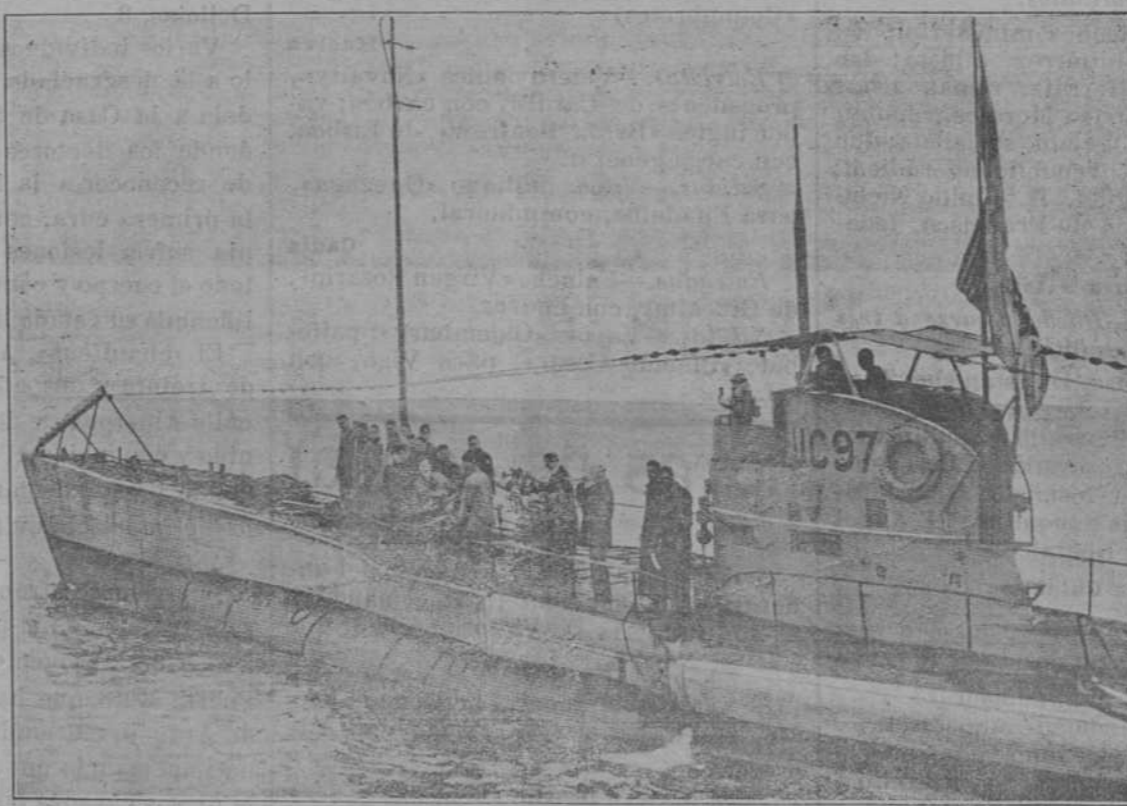
Desembarcó 227 pasajeros y gran cantidad de correspondencia.

DE MARRUECOS

Lo que cuesta a España la intervención. Los gastos en mayo

Según datos que publica la Intervención especial de nuestro protectorado en África, durante el pasado mes de mayo se han gastado allí 9.222.497 pesetas, de ellas 979.700 con cargo a ejercicios cerrados.

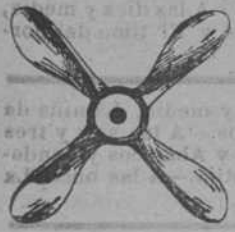
En abril y mayo juntos, únicos dos meses a que por la forma de ejecutarse este año el presupuesto se contraen las



La tripulación del submarino «U. C. 97», capturado por las fuerzas navales de los Estados Unidos, depositando una corona en el mar, con motivo del cuarto aniversario del hundimiento del «Lusitania»

The International Paint & Compositions Co., Ltd

(Antes HOLZAPFELS LTD)

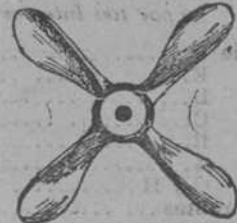


**Pinturas submarinas para fondos de buques
Pinturas para las obras muertas y para uso general**

Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la

PATENTE INTERNACIONAL

Es la composición más antimolusca que existe — Está usada por 11 Gobiernos y más de seiscientos
Empresas marítimas y casas navieras.



Marca registrada

FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LAGOLINE"

Marca registrada

PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

DE BUQUES DE MADERA, PATENTE "NATIONAL", PATENTE "DAMBOLINE", (para carboneras y bodegas) BOOTTOP, y del rival LIMPIA METALES "ALADDIN"

Casa principal en LONDRES, 6, Broad Street Place, E. C. 2.

También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Génova, Copenhague, Nueva York y Odessa (Rusia)

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique

LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad Anónima de Seguros marítimos, de Transportes y de Valores

Capital social: 1.000.000 ptas.

Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director Gerente:

D. Alberto Marsden

Esta Sociedad establece CUENTAS EN PARTICIPACION con todas las personas o entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece, entre otras muchas ventajas, las siguientes:

A LOS ASEGURADOS

FACILIDAD PARA CONTRATAR los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.
SEGURIDAD Y RAPIDEZ en las liquidaciones de siniestros y averías.

LOS SUSCRIPTORES

PARTICIPACION DIRECTA en cada negocio acertado por la Sociedad y EN LA PROPORCION QUE FIJE EL INTERESADO.—LIQUIDACION MENSUAL DE LOS BENEFICIOS que correspondan a cada participante por los negocios realizados.

Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.

Todo SIN DESEMBOLO DE CAPITAL ALGUNO, y con el maximum de garantía, seguridad que permiten estas operaciones.
Pídanse solicitudes y detalles en las Oficinas, Prim, 5, Madrid.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA por los nuevos y rápidos vapores

INFANTA ISABEL..... de 10.000 toneladas (dos hélices).
BARCELONA..... de 7.500 id.
CADIZ..... de 7.500 id.
VALBANERA..... de 7.500 id.

El primero de estos buques hace sus viajes directos a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días

Agenol en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespes, Tetuán, 14

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena e Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín.

SERVICIO QUINCENAL

fijo a las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston

Este servicio lo practican los vapores correos
MIGUEL M. PINILLOS..... de 4.500 toneladas.
GONDE WIERDO..... de 5.000 id.
MARIN SAENZ..... de 5.500 id.
PIO IX..... de 6.000 id.
ATALINA..... de 8.000 id.
BALMES..... de 6.500 id.



VIAJES
ITINERARIOS
COMBINADOS
CON
Norte, Centro
Sur América

Navigazione Generale Italiana
(SOCIETÀ RIUNITE FLORIO, RUBATTINO E LLOYD ITALIANO)
"LA VELOCE"

Barcelona: Sres. Parés y C.ª, Rambla de Santa Mónica, 18.
Madrid: Don Pedro Ramognino, Calle de Alcalá, núm. 47.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.588; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajesa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 896; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:
Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.
Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.
Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.
Salida de Gijón para Sevilla cada diez días.

Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA



Escopetas finas de caza y tiro pichón
Victor Sarasqueta
PROVEEDOR DE LA REAL CASA
Eibar (Guipúzcoa)

(Premio de honor en la Exposición de Buenos Aires)

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usada para escribir limpio la máquina
YOST
No tiene cinta

Comparad la escritura de la máquina
YOST
con todas las demás



Casa central: Barquillo, núm. 4, Madrid



Cádiz

ZABALA Y ARANA

MALAGA

Depósito de carbones para consumo de buques, Carbones, Consignaciones, etc

Dirección telegráfica: **ARABALA**

Ansaldo - San Giorgio

Sociedad anónima
CAPITAL: LIRAS 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Via Cuneo, 20.-Astilleros en SPEZIA (Muggiano)
Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Via Cuneo, 20

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE
Torpederos sumergibles y motores marinos de combustión como los que surte a las Armadas
BRASILEÑA, BRITÁNICA, DANESA, ESPAÑOLA, ITALIANA, NORTEAMERICANA, PORTUGUESA, RUSA Y SUECA

Construcción de Buques de Guerra y Mercantes
Alistamiento y reparación de Buques
Motores de combustión, tipo Marino, para Buques de Guerra y Mercantes

ASTILLEROS
Correspondencia: Spezia (Italia)
Telegramas: Austoscafi-Portusola
Teléfono: 228-276-Spezia

TALLERES MECÁNICOS Y FUNDICION:
Telegramas: Mecanurgos-Torino
Teléfono: 247 2498 6501-Torino

Códigos: A B D (5th. Edic.) Liebers-Vestern Union



MARTE

Compañía Portuguesa de Seguro
SEGUROS MARITIMOS
Capital: 2.500.000 pesetas

A Regionalista
Compañía Nacional de Seguros
Capital autorizado: Esc. 2.000.000
Pésetas 10.000.000
Capital realizado: Esc. 250.000.
Pésetas 1.200.000

Dirección general para España: **FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ**
TELÉFONO S-1.676 e e e e e
APARTADO 835 e e e e e
Plaza de la Independencia, 9. - Madrid
Dirección telegráfica y telefónica: **SEGUROS TEROL**

Hijos de J. BARRERAS

INGENIEROS-VIGO

Constructores de buques. - Proveedores de la Marina de Guerra de España, de los Ministerios de Guerra, de Hacienda, de Fomento y de Estado.-Especialidad en vapores y lanchas para la pesca.

Más de 400 vapores procedentes de esta casa construidos para España, Portugal, Francia y Africa

Astilleros, talleres mecánicos de construcción, máquinas y calderas para la Marina
Fábrica de fundición, calderería, talleres de reparaciones de buques,
SE ENVIAN PRESUPUESTOS, PLANOS Y ESPECIFICACIONES A SOLICITANTES