

SUSCRIPCIÓN

LA CORUÑA, al mes.....	1,00 pesetas
Provincias, trimestre.....	4,00
Extranjero, (Unión postal) ídem.....	9,00
Portugal, ídem.....	4,50

PAGO ADELANTADO

LA VOZ DE GALICIA es el periódico de mayor circulación en la región gallega.

Fundador: D. J. FERNÁNDEZ LATOIRE

TRES EDICIONES DIARIAS

La Coruña: Mañes 6 de Febrero de 1912

ANUNCIOS

En cuarta plana.....	0,05 pesetas línea
En tercera id.....	0,30
En segunda id.....	0,50

Comunicados, á precios convencionales

PAGO ADELANTADO

OFICINAS Y TALLERES Santa Fe, núm. 1 Travesía de Montoto, n.º 3

La botadura del acorazado "ESPAÑA"

UNA IMPRESIÓN DEL BUQUE



Las defensas

Fue puesta en grada la quilla de esta nave de guerra en 6 de Diciembre de 1909.

El forro exterior del buque tiene un espesor que varía de 12 á 18 milímetros.

El peso del blindaje es, aproximadamente, de 3.000 toneladas, y procede de las importantes casas Vikers Limited, John Brown & Co., Ltd., y Armstrong, Whitworth & Company.

Detrás del blindaje lleva un forro estanco de 19 milímetros, que sirve á la vez, para sujeción de las placas que constituyen dicho blindaje.

Debajo de la quilla, y á ambos lados de la misma, en el pantoque, lleva doble forro como refuerzo para las varadas en dique.

Lleva terminadas las quillas de balance, que son de plancha de acero de sección triangular de 70 centímetros de altura; éstas van solidamente unidas al forro y rellenas de madera.

La roda, que une á proa ambos costados del buque, es una hermosa pieza de acero fundido de ocho toneladas de peso, y lo mismo es el codaste que termina la popa, aunque ésta por su gran tamaño, es de dos piezas que pesan en junto, trece toneladas.

Compartimientos estancos.

El timón, que también está colocado en su sitio, está formado por un robusto marco de fundición, forrado de plancha de acero, y rellenos de madera los huecos que quedan entre los nervios del marco, y las planchas del forro interior.

El forro interior abarca una extensión de 75 metros, y va á una distancia de un metro del exterior, ambos, ligados por medio de las cuadernas y varillas.

El espacio comprendido entre el forro exterior y el interior, va dividido en 62 compartimientos estancos, los cuales, pueden achicarse con bombas de vapor que lleva el buque.

Todos los mamparos ó divisiones interiores del barco, que forman los distintos compartimientos del casco, van terminados con sus puertas estancas colocadas.

Blindaje.

El número total de mamparos, tanto longitudinales como transversales pasa de 200, distinguiéndose por su importancia, el mamparo de explosión que corre á ambas bandas sobre el forro interior, muy próximo á los costados.

El hueco que queda entre éstos y el mamparo citado, se utilizará para carboneras laterales.

Dicho mamparo, que como se ve es doble, tiene la misma longitud del forro interior, y por su gran espesor y altura (seis metros próximamente), es una gran consolidación longitudinal del buque, y á la vez, como su nombre indica, protege todos los organismos que encierra de los efectos de la explosión de un proyectil.

Desde la cubierta alta, hasta 1'50 por debajo de la flotación, va el blindaje formado por la faia que es de dos hiladas de 230 y 150 milímetros de espesor, y la batería que va entre las cubiertas alta y principal, la lleva terminada, faltándole únicamente los cañones de diez centímetros que ha de montar.

La cubierta protectora, que es la más importante del buque, protege todos los servicios y además las cámaras de máquinas y calderas; su espesor es próximamente de 50 milímetros y su peso no baja de 700 toneladas.

La cubierta principal, ó habitable, lleva también terminados todos los camarotes con sus portilla de luz colocadas, las cámaras del almirante y jefes, los comedores de éstos y los de los oficiales.

Máquinas y calderas.

El material empleado en la construcción es acero, procedente de las fábricas de Altos Hornos, de Bilbao, en su mayor parte recibidos en planchas y lingües, trabajados en las factorías del Astillero y Arsenal, en cuyos establecimientos, especialmente en el primero citado, se dio forma á otros materiales construyéndose todos cuantos elementos integran el casco, á excepción de la roda, codaste y escobenes que han sido fundidos en Inglaterra.

Las calderas que ha de llevar son doce sistema Yarrow perfeccionado de doble frente, yendo en grupos de seis: en cada una de las cámaras de calderas, trabajando á 235 libras por pulgada. La superficie de calefacción será de 46.000 pies, y de 890 la de parrillas.

Las máquinas que ha de llevar serán turbinas Parsons perfeccionadas; cuatro á estribor, ó sean dos de alta y dos de baja presión para marcha adelante y atrás, y otras cuatro á babor, de las cuales, dos son de baja, una de alta y otra de

media, que funcionan con el vapor de la de alta, á través de estribor, y permite obtener el mismo resultado que las de estribor.

Entre todas, podrán desarrollar una potencia de 15.500 caballos, á 256 revoluciones, que darán un andar de 19'5 millas.

La energía eléctrica es de 652 kilovatios; es decir, mayor que la que se consume en el alumbrado de muchas importantes poblaciones.

Las dimensiones.

Las dimensiones de este acorazado, así como las de sus similares Alfonso XIII y Jaime I, son las siguientes:

Estora total, 139'30 metros y 132'58 entre perpendiculares.

Manga, 24 metros, y calado 7'77 metros también.

El desplazamiento para este calado será de 15.700 toneladas.

El armamento.

El armamento consistirá en ocho cañones de 30'5 centímetros y 50 calibres, montados dos á dos, en torres barbetas blindadas, con carapachos también blindados de 25 centímetros de espesor; veinte cañones de 10 centímetros y 50 calibres, en casamatas en la cubierta principal; dos cañones de 47 milímetros, dos ídem Maxim calibre fusil, y dos de desembarco de 75 milímetros con su montaje.

Tanto la carga como el giro de los cañones gemelos, se hará por medio de motores hidráulicos ó eléctricos, en el caso de faltar los primeros por avería.

La puntería se hará desde las estaciones

de tiro situadas en los palos con telemetros, instalados al efecto, y si se incomunican estas estaciones con las torres, se usarán entonces otros telemetros más pequeños que van dentro de cada torre.

Los cañones de diez centímetros de las bandas pueden desmontarse para una navegación larga, ó en mal tiempo, retirándose completamente dentro de la casamata, por medio de aparatos especiales que permiten efectuar esta maniobra con precisión, así como la de volverlos á montar.

El peso de un proyectil para cañón de 30'5 centímetros, es de 386 kilogramos, y como la velocidad en la boca del arma es de 914 metros por segundo, la energía del disparo es de 16.430 toneladas métricas.

Los ocho cañones de á 30'5 pueden hacer fuego por ambas bandas. También pueden hacer fuego por proa y popa, de manera que siempre pueden disparar seis cañones en caza ó retirado.

Más detalles.

Los palos del buque son dos tripodes. En cada cofa va instalada una torre de gobierno de los fuegos. Los paños de pólvora y proyectiles son de lo más moderno y están ventidados.

Hay grandes medios para inundar rápidamente el buque caso de incendio ó combustión.

La cámara del almirante está en la cubierta principal á popa, sobre el balcón que caracteriza el buque.

Los oficiales se alojan en la cubierta intermedia, y tienen el comedor en la cubierta principal.

El Arsenal de Ferrol

Lo que es y lo que debe ser



DON ANDRÉS A. COMERMA

Simpatiquísimo y veterano general de Ingenieros de la Armada, autor del dique de la Campana.

No es esta la primera vez que la ciudad de Ferrol se viste con todas las galas para solemnizar un acto como el que se ha realizado en el Astillero; el de la botadura ó lanzamiento al agua del acorazado España.

Pasaron los tiempos en que tan emocionante espectáculo se presenciaba con más frecuencia, y por esto no se anunciaba tan ruidosamente como ahora; mas el prepararse á festejarlo actualmente de una manera más esplendorosa y solemne que nunca, es debido, no á la importancia relativa de la clase y tonelaje de la nueva nave de guerra, que pronto arbolará la bandera nacional, sino que el presentar con mayor aparato una maniobra como la indicada obedece principalmente á una manifestación del sentido popular, que comprendiendo la necesidad de robustecer las fuerzas militares, sin las cuales, tal vez en plazo no lejano podría quedar comprometida nuestra independencia, procura que sus entusiasmos patrióticos, difundidos por todo el país, contribuyan á fuerza de clamores á conseguir de los poderes públicos la concesión de nuevos y mayores créditos con que subvenir al desarrollo y poderío de los elementos indispensables para el sostenimiento y progreso de la Marina, una de las instituciones más poderosas para la conservación del prestigio nacional, principalmente en los momentos actuales, en que estamos comprometidos en una lucha defensiva y de decoro, de la cual no podremos salir airoso, si no contamos con el dominio del mar.

Y no basta que nos quedemos á la expectativa conservando lo poco que nos resta, sino que nuestra potencialidad marítima, ya que no pueda igualarse á la de las naciones de primer orden, á lo menos debe aspirar á figurar en clase de aliada, respetada ya que no temida.

Para llegar á esta finalidad no hay que perder de vista que es preciso variar de rumbo sin detenerse en el camino emprendido; es necesario de todo punto, que los presupuestos aprobados por las Cortes para las construcciones que están hoy en vía de ejecución, vayan aumentando de tal modo, que permitan abordar la adquisición de acorazados de mayor tonelaje que los que tenemos en grada, y al mismo tiempo, ordenar la construcción de nuevos cruceros, cañoneros, torpederos y submarinos, así como proveerse de barcos talleres y hospitales, tales como lo reclaman la constitución de las escuadras en la época moderna. Es preciso hacer observar que los adelantos en la arquitectura naval militar, se suceden con tan pasmosa rapidez, que nuestros acorazados en construcción, quedarán muy atrás en armamento, tonelaje y poder, tanto ofensivo como defensivo, comparados con los que las primeras Marinas del mundo preparan hoy en sus arsenales.

Y para que eso pueda realizarse, para que los esfuerzos del país no resulten estériles, no hay que olvidar que lo primordial es cuidar de nuestros arsenales y dotarlos de todos los elementos necesarios, á fin de capacitarlos para que de ellos salgan en cantidad y en calidad, las futuras naves de combate, sin que desmerezcan de las de los demás países.

No necesitamos decir á nuestros lectores que el Arsenal de Ferrol es el único, de los tres de España, que por su situación y sus elementos de trabajo reúne condiciones especiales para la construcción de buques de grandes dimensiones; y si esto es una verdad, que nadie podrá rebatir, pues así la reconocen todas las personas entendidas en la materia, en cambio, conviene que no nos hagamos ilusiones creyendo, como se ha hecho creer á todos los profanos y aun á muchos que no lo son, que este Arsenal, sino el mejor del mundo, podía, sin embargo, competir con los de primer orden, por sus elementos de producción y de trabajo.

No cabe dudar, al recorrer las páginas de la historia naval, que hace próximamente un siglo ocupábamos un lugar prominente en lo que se refiere á establecimientos destinados á construir, armar y reparar las naves de guerra. De

aquí, que desde entonces nuestra bien justificada reputación en este ramo de las industrias marítimas se conservó y sostuvo, llegando á encarnar en la creencia nacional, como una verdad indiscutible; pero los tiempos han ido corriendo y con la decadencia en todos los órdenes, cuyas causas no vamos ahora á investigar, ha venido la paralización y la lentitud en acomodarnos á los adelantos



ILUSTRISIMO SR. D. JAIME CARDONA Y TUR, obispo de Sión que bendijo el acorazado "España" en el acto de la botadura.

de la época, al paso que en otros países que acaso entonces nos miraban con respeto por nuestro mayor poderío, avanzaban sin cesar y con rapidéz tanta, que, dejándonos muy atrás, ha de lamentarse un esfuerzo supremo para poderlos alcanzar.

¿Quién que haya hojeado las descripciones de la creación de las escuadras salidas de nuestros Arsenales de Ferrol, dejará de comprender cuán justificada estaba la admiración y sobre qué firmes cimientos se apoyaba el orgullo de nuestros abuelos por las obras llevadas á cabo bajo la dirección del sabio D. Jorge Juan, y los no menos insignes marinos Churruarín y D. Cosme Alvarez?

Mas, hay que tener en cuenta que si aquellos, entonces grandiosos Arsenales, merecían el nombre de tales, era efecto de ser más que suficientes para la clase de las embarcaciones que entonces figuraban en primera línea, y si un poco más tarde, al verificarse la transformación tan radical como la de pasar de los motores de vela á los de vapor, nuestros gobernantes cumplieron como buenos estableciendo aquí la gran factoría de máquinas, esto no fué lo bastante, porque como al mismo tiempo la Marina dió otro salto adelante, sustituyendo la madera de los cascos por el hierro y el acero, apareciendo también los blindajes, no dejó de verse que á pesar de todo, los elementos acumulados resultaron insuficientes. Por otra parte, las dimensiones de las naves, saliendo de los límites en que estuvieron encerradas durante varios siglos, empezaron á crecer de improviso de tal modo, obediendo á la necesidad de espacio para carboneras, calderas y máquinas propulsoras, así como á la transformación de la artillería, que fué necesario especializar las construcciones en concordancia con las exigencias impuestas por los nuevos medios de ataque y de defensa.

Con estos aumentos de tonelaje ó de dimensiones, las gradas de construcción, lo mismo que los diques, resultaron pequeños, teniendo que alargar las primeras al mismo tiempo que se impuso la necesidad de aumentar las dimensiones de los segundos, ó pensar en construir otros nuevos.

Fácil fué ampliar las gradas de Estero y así se hizo hace cuarenta años, lo mismo que se acabó de hacerse ahora para los actuales acorazados; pero con respecto á los diques no pudo emplearse el mismo procedimiento, pues estas obras ofrecen mayores dificultades y son más costosas, por lo cual no hubo más remedio que construir el de San Julián, llamado también *De la Campana*, inaugurado el año de 1879.

Después de esta fecha puede decirse que el Arsenal de Ferrol ha ido trabajando lentamente á causa de la escasez de créditos. A pesar de esto, para todo lo que ha salido de esa fábrica naval, no se han requerido grandes reformas en sus talleres y herramientas, porque desde el año de 1880 ya se habían ido acumulando los elementos de trabajo para las construcciones de hierro que entonces empezaron en este Astillero. Ha bastado solo el transcurso de catorce ó quince años para que, en vista de los grandes adelantos de las industrias navales, la Sociedad Española de Construcción Na-

val tuviese que introducir en el Arsenal grandes reformas para poder llevar á cabo las obras contratadas.

Con el dragado de la dársena, á fin de habilitarla para alojar sin peligro los barcos del porvenir con la construcción del gran dique, de capacidad sobrada para los mismos, y con la adquisición de nuevas herramientas, claro es que el Arsenal quedará en mejores condiciones; mas hay que confesar que esto no es lo bastante, y que si para las necesidades del momento no resulta suficiente, lo será, sin duda alguna, en un plazo no muy lejano, pues en el dique, que aún no se utilizó, ya no caben muchos de los buques que se construyen en el extranjero, y cuyas dimensiones tendemos que adoptar muy en breve. También cuando estén construidos careceremos de dársenas donde puedan maniobrar fácilmente y sin riesgo, porque son por demás exigidas en superficie, aunque al terminarse el dragado, tendrán un calado suficiente y que no necesitará aumentarse más adelante por razones fáciles de adivinar y comprender.

Es necesario ir pensando en alargar el nuevo dique, lo cual no es ninguna obra de romanos, y aun construir algún otro, así como se impone igualmente construir otras dársenas.

Un Arsenal no puede llamarse perfecto si no cuenta con dársenas de armamento, de cureña ó reparación y de conservación; de este modo están dotados los que merecen el nombre de primeros Arsenales en Inglaterra, en Francia, en Alemania y en Italia.

Y para que no se nos diga que denunciemos el mal sin indicar el remedio, nos permitiremos apuntar una idea: si se uniera la esquina del muro de recinto del Arsenal del dique, en las inmediaciones del taller de forjas, con la puerta del Astillero, conseguiríamos espacio bastante para nuevos talleres y para dos dársenas, confiando con ganar también algo al mar, cosa costosa, pero fácil, sin necesidad de suprimir el cuartel de Infantería de Marina, que, en otros países se hallan emplazados dentro de un Arsenal.

Claro está, que á esto tal vez se opondrían de oponer algunos ferrolanos, pretextando de que la desaparición de los muelles de San Fernando y Fuentelonga podría ser perjudicial para el comercio de la localidad; mas pronto se convencerían de que, en primer lugar, para las necesidades del pueblo es suficiente el muelle de Curuxeiros, y en segundo lugar, que dependiendo la vida de Ferrol de la que tengan sus Arsenales, todo el desarrollo de éstos contribuye, más que nada, á la prosperidad de todos sus habitantes, cuyos intereses están íntimamente ligados á los de la Marina nacional.

Ahora que, con motivo de la botadura del España, han venido representantes de la nación y ministros de la Corona, si es que por evento llega á su noticia y conocimiento, nuestra humilde opinión y se hallan dispuestos á contribuir al desarrollo de las fuerzas navales militares, no dudamos, aunque sea con las modificaciones que les sugiera su mayor saber, que adoptarían todas las medidas encaminadas á poder demostrar que el Arsenal de Ferrol es uno de los primeros de Europa, y que este aserto constituye una verdad innegable, con lo cual, andando el tiempo, no se arrepentirán de haber empleado su inteligencia y dado su voto en beneficio del resurgimiento de España.

ANDRÉS A. COMERMA.

General de Ingenieros de la Armada.

Ferrol, Enero de 1912.

Dimos cuenta, someramente, de la impresión que nuestro número del domingo había producido á los distinguidos viajeros que en aquel día llegaban á Ferrol.

Ayer hemos recibido nuevas y gratas noticias de la ciudad vecina, que hacen expresión del agrado con que Sus Majestades se dignaron acoger el número de nuestro diario, que á los augustos personajes hemos dedicado.

Es un hermoso periódico y un gran alarde para un diario provinciano", fueron las frases que se escucharon en el break regio al pasar por los muros del Monarca un ejemplar de La Voz.

La Voz de Galicia se ha leído y se ha elogiado por muchos millares de personas, en Ferrol y en La Coruña, y esa elogia que espontáneamente se nos ha tributado, prueba de manera que nos alentamos con creces, como no resultan estériles la labor y los sacrificios que con gusto practicamos y seguiremos realizando siempre, por y para el público.

Un croquis de como será la futura escuadra española que se inició con el primer acorazado construido en Ferrol

ANTES DE LA BOTADURA

Expedicionarios al Ferrol

Pese al tiempo, que en esta ocasión se mostró lo menos propicio á los deseos de cuantos tenían puesta en la botadura su ilusión y en su carta un billete para cualquiera de los vapores flotados, á fin de realizar viajes entre este puerto y el de Ferrol, el entusiasmo no decayó ni un momento y las expediciones anunciadas se realizaron á las horas convenientes.

Entre otros, y además de los de la carrera, salieron con rumbo al Ferrol los vapores *F. Bayo*, en que iban los socios del Sporting Club; el *Galco*, flutado por la Reunión de Artesanos; el *Cabo San Sebastián*, puesto á disposición de "La Liga Marítima"; el *Cambria*, el *Baudica*, el *General Gordon*, el *Lanaro*, en que se trasladaron al Ferrol los socios del Real Club Deportivo; la lancha *4 de Enero* y otras embarcaciones, algunas de vela.

En ellos fué á Ferrol media Coruña. En las calles de la población, que ofrecían el aspecto de una tarde de toros después de las cuatro, se advertía cuán considerable ha sido el contingente de excursionistas al vecino puerto.

La falta de comunicaciones, originada por el temporal, que impidió el regreso de las personas que anteyar hubieran deseado volver á La Coruña, aumentó de modo forzoso la población forastera en Ferrol.

Lo grave para los excursionistas ha sido la vuelta á causa del mal estado del mar, que dificultó durante la tarde y noche de ayer las operaciones de embarque y puso hechos unas sopas á los pasajeros.

Flores para un lunch

Por la Inspección de los Reales Palacios se pidió anteyar al alcalde de esta capital el envío de flores para adornar la sala en que se celebró el lunch con que fueron obsequiados los Reyes después del acto de la botadura.

El alcalde accidental, Sr. Lens, envió ayer por el vapor *San Sebastián*, unas cuantas cestas de flores, recogidas en los jardines públicos y particulares de esta capital.



DON FELIX BASTARRACHE, Capitán general del Departamento.

Conferencias telegráficas desde Ferrol

(De nuestro redactor-jefe)

El día del domingo. Orden en la confusión

FERROL 5.

El día de ayer fué de una animación, de un movimiento desusados, verdaderamente inverosímiles, en el Ferrol que conocemos.

Después del recibimiento solemnisimo tributado á los Reyes en la estación provisional, el desfile de los personajes invitados, Comisiones y representaciones oficiales, en coches y automóviles, fué ocasión en que se necesitó de la organización admirable del servicio establecido y dirigido por los Sres. Gullón, Villamil, Pena, Dieguez y demás jefes, para evitar desgracias.

Impresión del viaje

Los periódicos é invitados elogian lo admirablemente organizado del viaje, que se hizo con toda la precisión y comodidad deseadas.

Dicen los viajeros que al paso por algunos puntos salían á encontrar al tren grupos de paisanos, con los curas parrocos al frente, dando vivas á los Reyes.