

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

En cuarta plana	0,05 pesetas linea
En tercera id.	0,09
En segunda id.	0,09
Comunicados, á precios convencionales	

La botadura del acorazado “ESPAÑA”

UNA IMPRESIÓN DEL BUQUE:



Las defensas

Fué puesta en grada la quilla de esta nave de guerra en 5 de Diciembre de 1909.

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

El peso del blindaje es, aproximadamente, de 3.000 toneladas, y procede de las importantes casas Vickers Limited, John Brown C., Ltd., y Armstrong, Whitworth y Compañía.

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 panteón, lleva doble forro como refuerzo para las varadas en dique.

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

La rueda, 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 coste que tiene la popa, aunque ésta es por su gran tamaño, de dos piezas que pesan en juntas, 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 varas.

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 éstas y el mamparo citado, se utilizará para carrocerías 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 faja 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, faltando 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 ademas las cámaras de máquinas y calderas; su espesor es próximamente de 50 milímetros y su peso no basta de 700 toneladas.

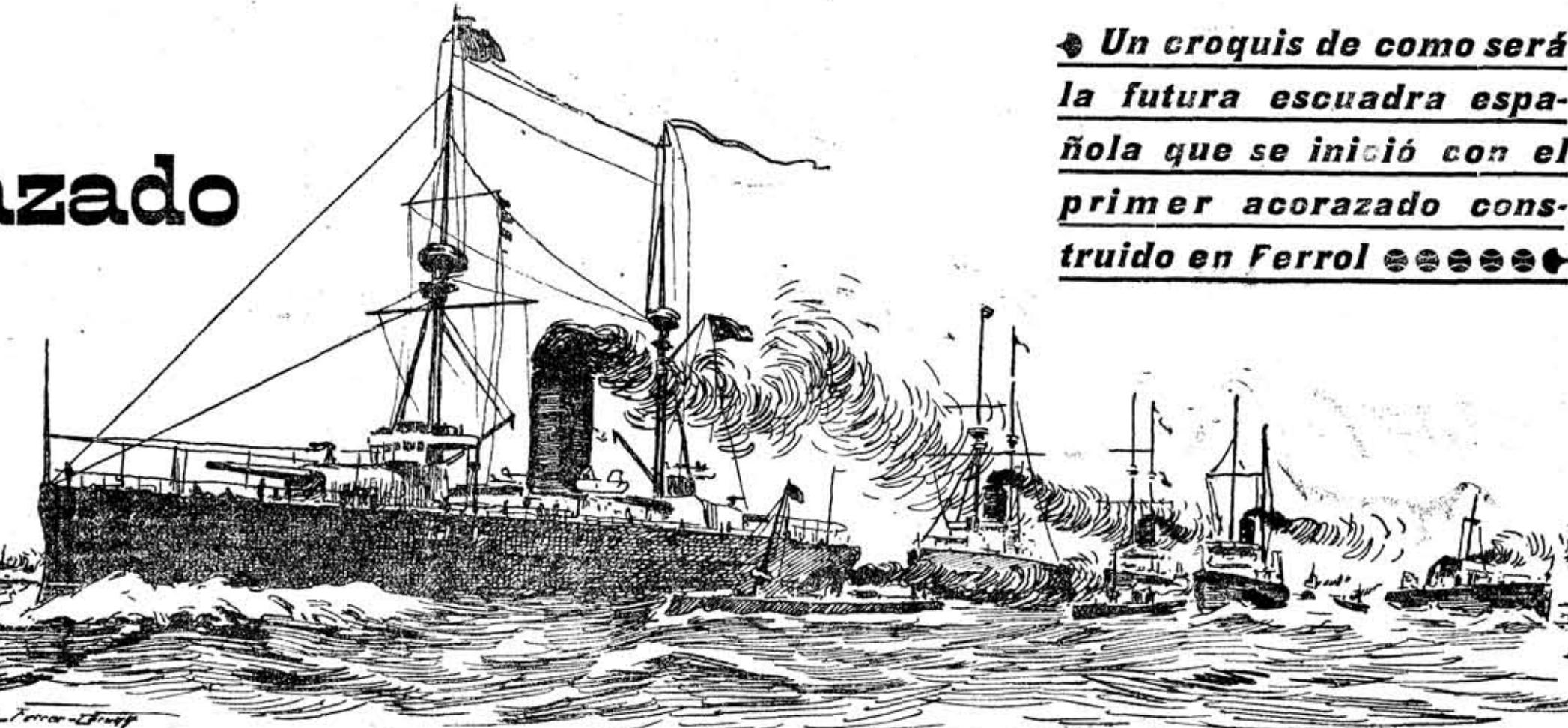
La cubierta principal, ó habitable, lleva también terminados todos los camarotes con sus portillas de luz colocadas, las cámaras del almirante y jefes, los comedores de éstos y los de los oficiales.

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 angulares, trabajados en las fábricas del Astillero y Arsenal, en cuyos establecimientos, especialmente en el primero citado, se dio forma á otros materiales construyéndose todos cuantos elementos integrar el casco, á excepción del casco, costado y escobas que han sido fundidos en Inglaterra.

Las calderas que ha de llevar son de sistema Yarrow perfeccionado de doble freno, y 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, 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 avante 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, avante de estribor, y permite obtener el mismo resultado que las estribor.

Entre todas, podrán desarrollar una potencia de 15.560 caballos, á 256 revoluciones, que darán un andar de 19'5 millas.

La energía eléctrica es de 652 kilovatios; en 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, 139'39 metros y 132'58 entre perpendiculares.

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

El desplazamiento para este calado será de 13.700 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 idem 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 averia.

Las dimensiones.

Los palos del buque son dos trípodes. En cada uno va instalada un torre de gobierno de los fuegos. Los pañoles de pólvora y proyectiles son de lo más moderno y están ventilandísimos.

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

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

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

nes de tiro situadas en los palos con telemetros, instalados al efecto, y si se incomunican estas estaciones con las torres, se usarían 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, refiriéndose completamente dentro de la casamata, por medio de aparatos especiales que permiten efectuar esta maniobra con precisión, así como la de voltearlos 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 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 retirada.

Más detalles.

Los palos del buque son dos trípodes. En cada uno va instalada un torre de gobierno de los fuegos. Los pañoles de pólvora y proyectiles son de lo más moderno y están ventilandísimos.

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

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

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

ILUSTRACIÓN 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 nuestra mayor poderío, avanzaron sin cesar y con rapidez tanto, que, dejando muy atrás, ha de llegar á su fin el 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 astilleros abuelos por las obras llevadas á cabo bajo la dirección del sabio D. Jorge Juan, y los no menos insignes marinos Churruca y D. Cosme Álvarez?

Mas, hay que tener en cuenta que si aquéllos, 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, obedeciendo 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.

Facil fué ampliar las gradas de Esteiro y así se hizo hace cuarenta años, lo mismo que acaba 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 Campaña, 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 herramiental, 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, las armas y reparar las naves de guerra. De

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

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 sobradísima para los mismos, y con la adquisición de nuevas herramientas, cierto 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 tendrán que adoptar muy en breve. También cuando estos construidos careceremos de dársenas donde puedan maniobrar fácilmente y sin riesgo, porque son demasiado exigüas 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 cuarenta 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 denunciamos 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, contando 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 habrían 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 conveniría de que, en primer lugar, para las necesidades del pueblo es suficiente el muelle de Curuxeras, 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 sugieren su mayor saber, que adoptarán todas las medidas encaminadas á poder demostrar que el *Arsenal de Ferrol es uno de los primeros de Europa*, y que este asero constituye una verdad inegable, 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. COMERA.
General de Ingenieros de la Armada.
Ferrol, Enero de 1912.

Dijimos 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 expresiones del agrado con que Sus Majestades se dignaron acoger el número de nuestro diario, que á las aguas de

nuestro dedicado.

Es un hermoso periódico y un gran alabado para un diario provincial, fueron las frases que se escucharon en el break regio al pasar por las manos del Monarca un ejemplar de *La Voz*.

La Voz de Galicia se ha leído y se ha elegido por muchos miles de personas, en Ferrol y en La Coruña, y estos elegidos una espontáneamente se han quedado con creces, como no resultan estériles la labor y los sacrificios que con gusto practican y seguirán realizando siempre, por y para el público.

Impresión del viaje.

Los periódicos invitados elogian lo admirablemente organizado del viaje,