

flotante de M. A. Commandeur, que nos representamos difícilmente en medio de una mar un poco alborotada.

Hemos reservado para el fin la navegación de recreo, que como sabemos, ha tomado un desarrollo notable en nuestro país, y ocupa en el Campo de Marte un puesto importante.

En el primer lugar de las sociedades náuticas que figuran en la exposición marítima, conviene citar el *Yacht-Club de Francia*, que expone cierto número de *yachts*, que dan al aire su pabellón y entre los cuales se encuentra el *Eros*, del barón Arturo de Rothschild.

El *Eros* es un yacht-vapor de acero de unas 820 toneladas, construido en Londres en 1884, con 74 metros de longitud por 8^m, 24 de latitud. Está aparejado de goleta con vergas cuadradas en el mástil de mesana. La máquina, del sistema *compound*, manda una fuerza de 1350 caballos indicados: es una maravilla de construcción muy bien acabada.

Este yacht, no hay para qué decirlo, está provisto de los últimos perfeccionamientos de arquitectura naval; el timón y el cabrestante funcionan á fuerza de vapor; todos los aparatos conocidos y útiles existen á bordo, y lleva cinco embarcaciones, una de ellas de vapor.

En cuanto á las conveniencias interiores, todo es cómodo, elegante y lujoso. Fuera de las piezas destinadas al dueño, hay departamentos que tienen muchos salones, seis cámaras para los amigos y cuatro canapés-camas, sin contar, por supuesto, las cámaras de los oficiales, ni los camarotes de la tripulación, de los maquinistas y de los criados del famoso barón.

Todavía hemos de hacer mención honorífica, entre los modelos de *yachts* expuestos por el *Yacht-Club de Francia*, de los de la *Fauvette*, de M. E. Perignon; del *Priny*, de M. Caillat; del *Tomas*, de M. Caillebotte, y un modelo-yacht perteneciente á M. Briquet, del Havre.

El *Círculo de la Vela de París*, la *Sociedad de Regatas rochelesas*, el *Rowing-Club de París*, la *Sociedad náutica del Marne*, tienen igualmente exposiciones. Esta última sociedad nos exhibe también los planos y diseños del *boat-house* que posee en Joinville-le-Pont, y que es á la vez el primero y el más bello establecimiento de esta clase construido en Francia.

Más lejos encontramos las embarcaciones de nuestros excelentes constructores parisienses, Luis-Dossunet, de Joinville-le-Pont, y Tellier del muelle de Rapée. El primero, aparte una canoa y un barco de paseo, no expone más que embarcaciones de carrera, esquifes y *outriggers* de dos y ocho remeros, cuya construcción supera en perfección y gusto á la de los mejores constructores ingleses.

Tellier nos presenta igualmente un *outrigger*; pero su exposición se compone, sobre todo, de barcos de estilo Luis XIV y Luis XV, que tienen su lugar marcado en el estanque de algún castillo principal.

La excelente canoa de vapor de MM. Mors, y el velamen de M. Frébourg pertenecen al *Yachting*: esta sencilla declaración vale por todo elogio.

Ahora, al dirigirnos al estanque, atravesaremos rápidamente el anejo de las máquinas.

He aquí, en primer lugar, un modelo tamaño natural de maniobra de recámara para cañón de 0^m,32, y la máquina de gobernar destinada al *Magenta*, que expone la casa

Farcot; enfrente, la casa Belleville presenta el grupo de estribor de popa de las calderas que lleva el crucero de gran velocidad, el *Argel*; más lejos, las casas Bossiere, Stapfer, de Duclos y Caillard hermanos exponen máquinas de gobernar, la casa Fraissinet calderas del sistema Allest, á petróleo, para torpederos y barcos submarinos.

Pero hace allá adentro un calor insoportable: vamos á respirar al muelle, donde se encuentran las anclas de 6.200 kilogramos de las forjas de la Chaussade, el *steam-launch* de MM. Schindler y la boya luminosa de la Sociedad de alumbrado por gas de aceite; después, habiendo admirado la linda goleta de 104 toneladas el *Volage*, perteneciente al barón Flaviano de Grainville, embarquémonos á bordo del *Neversink*. No podemos terminar mejor nuestra excursión que visitando el curioso y pequeño yacht americano que ha atravesado el Atlántico para venir á París.

El *Neversink* es un yacht de 8 toneladas, de 10^m, 98 de longitud por 3^m, 66 de latitud, construido por el sistema de los barcos de salvamento del capitán Norton; es de doble casco é insumergible. En el espacio que media entre los dos cascos, hay muchos compartimientos: en los unos, el agua forma el lastre, y en los otros, está comprimido el aire.

Con este sistema, queda suprimido completamente el lastre, reemplazado por depósitos de agua que se llenan automáticamente en algunos segundos, tan luego como el barco sale á la mar, y forman un *water-ballast*, repartido en toda la longitud del buque. El aire comprimido en la parte superior por la introducción del agua en los depósitos del lastre, ayuda á la estabilidad del barco y le impide zozobrar.

El *Neversink* está aparejado de *yawl*, su mástil tiene 12 metros de altura y su velamen una superficie de unos 63 metros cuadrados. Su instalación es cómoda: tiene un *rouff* y un *cock-pit* bastante amplios. La cámara es espaciosa y puede contener cuatro camas, habiendo además sitio para otras dos en el camarote de proa que en la travesía hubo de servir de pañol para las velas.

A derecha é izquierda de la escalera hay una cocina y los *water-closets*.

La tripulación del *Neversink* se compone de dos hombres, un capitán y un marinero. El capitán Josiah W. Lawlor que tan valerosamente ha conducido su barquillo á través del Océano, es hijo de M. Lawlor, de Boston, uno de los más antiguos arquitectos navales de los Estados Unidos; y su único marinero, Hans Hansen, es un marino noruego, mocetón tan fuerte como hábil.

Traían también á bordo un pasajero, M. Eduardo Mac Kinney, hijo del tesorero de la Compañía Norton, joven que está muy orgulloso de haber hecho tan largo viaje; pero que satisfecho con la gloria adquirida, no quiere de ninguna manera adquirir más volviendo á las andadas ó sea á las mismas molestias.

La verdad es que para un aficionado treinta y seis días de navegación en un espacio tan reducido hacen la permanencia á bordo un poco fatigosa; y luego, la comida había de dejar necesariamente mucho que desear. Salvo algunos patos cazados



El pasajero del *Neversink*



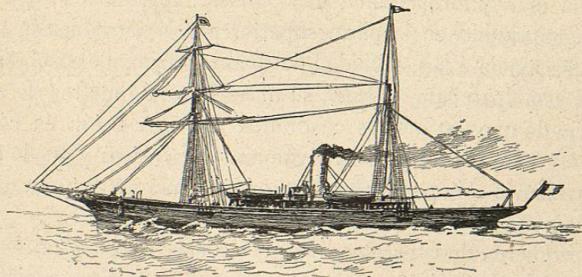
Un marinero americano

al vuelo, se componía por lo regular de conservas. El agua potable no faltó, habiendo hecho acopio de 650 litros, con lo cual hubo de sobra para la travesía.

En suma, el viaje fué muy feliz, y para probar la insumergibilidad del *Neversink*, no se podía hacer una experiencia más concluyente que este larguísimo viaje.

En cuanto á nosotros, tampoco pudiéramos terminar con un rasgo más bello este breve análisis de la exposición marítima y fluvial.

ENRIQUE PHILIPPE.



El *Eros*, yacht de Rothschild



Primera impresión en el Campo de Marte

LOS TRENES DE RECREO

Allí están por tandas de cincuenta, sentados entre cajas de los floridos sombreros de las damas, reteniendo entre sus empolvados pies enormes canastos donde fermentan los restos de las comidas de viaje, carnes pasadas, embutidos varios y botellas medio vacías. Alguno lleva consigo todo su equipaje, liado en el consabido pañuelo de algodón á cuadros azules. Todo esto ocupa espacio considerable, que disminuye el desahogo y comodidad del viajero y esparce en el wagón, cortado en cinco compartimientos, un fuerte olor de *frichti*.

En Medun, llevan ya treinta y seis horas de ferrocarril. ¡Treinta y seis horas de tercera en el cuerpo! Pero ¿creéis que estén cansados? No; sólo tienen calor. Van sofocados y sudan por todos los poros. Las mujeres se han puesto con sabio acuerdo ligeros pañuelos en los hombros desabrochándose algunos botones del pecho, y una voluminosa mamá, tan gruesa como locuaz, una auverniata de perfil romano, reluciente de sudor, toma resueltamente su partido y dice con toda esta gallardía:

— Yo por mí, me pongo á mis anchas; que las demás hagan otro tanto, si quieren.

Y en efecto, se siente mucho mejor, después de haber aflojado todo lo que la oprimía.

Los hombres se han quitado sus sombreros de los domingos: con el dorso de la mano se enjugan la frente surcada por gotas de un sudor negruzco. Con el chaleco abierto, dejando ver toda la pechera de su camisa nueva, se han quitado el paletot. Los más avisados se han hecho una almohada de la ropa de que se despojaron: siempre es más blando esto que la desnuda tabla.