

# Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.350

Redacción y Administración

Madrid, Jueves 3 de agosto de 1905

Calle de San Bernardo, 19

Doce ediciones diarias

## Temores fundados.

A pesar de que Inglaterra, según lo que de la lectura de la prensa inglesa se deduce, juzga a Rusia en extrema debilidad después de los grandes desastres que por tierra y mar ha experimentado en su lucha con el Japón, es lo cierto que va a aumentar su ejército en la India y probablemente también su contingente europeo, dando además a su poder marítimo un incremento en grandes buques de combate de características enormes como revela el proyecto del acorazado «Dreadnought».

En los Estados Unidos, a semejanza de Inglaterra, el presidente Roosevelt y la mayoría de los políticos influyentes, en previsión de un porvenir preñado de peligros, están también por *the big stick*, la gran estaca ó sea por una poderosa Escuadra.

No parece por tanto, como los ingleses vaticinaban, que la victoria del Japón sobre Rusia haya de traer un período de paz profunda y de armamentos moderados. Por el contrario, a semejanza de Inglaterra y de los Estados Unidos, todas las Potencias europeas procuran aumentar los suyos tanto por mar como por tierra, lo cual es indicio nada tranquilizador, sobre todo para las naciones débiles que como España se halla completamente indefensa y ocupando una posición que puede forzarle a tomar parte en las contiendas ajenas.

Por otra parte, si con ese aumento de armamentos se liga la tendencia que se observa en las potencias europeas a reforzarse con alianzas, buscando Alemania dejar aislada a Inglaterra y ésta a aquélla, y el embrollo de conferencias entrevistas y toda clase de incidentes diplomáticos que vienen ocurriendo por este solo motivo, se sentirá aún con más fuerza el temor de que la guerra ruso-japonesa, aún no acabada, dé todavía lugar a las grandes complicaciones que se temieron en un principio cuando estalló y que en el curso de ella se creyeron conjuradas.

Estos temores no disminuyen precisamente de lo que de modo directo atañe a los actuales beligerantes, sino de las consecuencias que ha de producir el vencimiento del uno y el triunfo del otro en la política internacional del mundo y sobre todo en la influencia europea y americana en el Extremo Oriente.

La Conferencia de la Paz que se va a celebrar en Washington, acaso sea la clave de sucesos que en inmediato porvenir pueden conmover al mundo, pues si de ella no sale un definitivo arreglo entre Rusia y el Japón, por no someterse la primera de estas potencias a condiciones que considere humillantes, todo hace prever que la guerra, al continuarse, tomará un sesgo muy distinto del que hasta aquí ha tenido, que tal vez provoque la tan temida conflagración universal.

## Ecós Navales

### Aplicaciones de las turbinas de vapor a la propulsión de los buques.

La importancia de un motor rotativo en la propulsión de los buques, se manifiesta en que con él se consigue la directa aplicación de la fuerza del vapor sobre el eje del propulsor; obteniéndose también disminución de pesos, de rozamientos, y por lo tanto, menores consumos.

La gran velocidad de rotación del motor, permite disminuir, no sólo el peso de las máquinas con respecto a un cierto trabajo, sino también el de los ejes, hélices y acortos.

El primer buque previsto de turbinas de vapor fué el «Turbinia», con aparatos Parsons, construido en 1894, exclusivamente destinado a experimentación. No tenía más que 30 m. de eslora; 2,70 de manga; y desplazaba 44 1/2 toneladas.

En las primeras pruebas apareció manifiesta la gran importancia del fenómeno llamado cavitación en las hélices movidas con extraordinaria velocidad. Se vió que una hélice de forma ordinaria no podía girar con cierta eficacia más allá de determinada velocidad, sin formar en torno al propulsor un espacio cilíndrico, completamente vacío, que causaba gran pérdida de potencia. Por este inconveniente, se hicieron radicales modificaciones en el número, dimensiones y manera de disponer las hélices. El «Turbinia» tiene, por eso mismo, tres ejes con tres hélices cada uno; en total 9 hélices de 457 mm. de diámetro.

El salto de presión, de 11,95 kg. a la entrada en la primera turbina y 0,07 kg. en el condensador, se utiliza para expansionarse el vapor un tercio próximamente en cada turbina, reduciendo por este medio la mínima velocidad económica a la mitad poco más ó menos de la que se obtenía utilizando una sola vez la expansión del vapor.

En la máxima velocidad, 2.200 revoluciones, las turbinas desarrollaron 2.100 caballos indicados y el buque anduvo 33 á 34 millas por hora, velocidad no alcanzada hasta entonces.

El peso total de las máquinas, calderas, ejes, hélices y soportes, siendo de 22 toneladas, se tiene para cada una de ellas una potencia de 100 caballos indicados y para la de desplazamiento 50.

En estas condiciones, el consumo de vapor fué de 6,557 kg. (14 1/2 libras) por caballo indicado, mucho menor que el de motores de igual fuerza.

Si guieron al «Turbinia» los desgraciados destroyers «Viper» y «Cobra», perdidos en el verano de 1901.

El primero con 63 m. de eslora y 6,30 de manga, desplazaba 350 toneladas y alcanzó en las pruebas 37,113 millas por hora, llevando cuatro turbinas Parsons, dos de alta presión y dos de baja, que desarrollaban en total 16.000 cab. ind.

En el «Viper» los ejes motores eran cuatro con dos hélices cada uno. En cada lado de la nave, una turbina de alta presión obraba sobre el eje exterior, y la de baja sobre el interior. En los dos ejes interiores había además dos turbinas para el cambio de marcha, capaces de imprimir al buque una velocidad de 15 millas por hora. Las hélices daban 1.180 revoluciones por minuto.

El «Cobra» tenía 66,90 m. de eslora, 6,15 de manga, y un desplazamiento de 3,25 toneladas, no alcanzando más que 35,6 millas con un desarrollo de 11.500 cab. ind. La disposición interior de las turbinas y el número de hélices, era igual en los dos barcos.

Después del siniestro de los buques, debido en gran parte á su débil contextura, el Almirantazgo inglés, ordenó la construcción de otros los destroyers «Veloxy» y «Eden», y el crucero de tercera clase «Amethyst» para someter la turbina de vapor á mayores pruebas de las que fueron posibles en el «Viper» y «Cobra».

El «Veloxy», de dimensiones iguales al «Viper», se ha botado á fines del año pasado y obtuvo la velocidad de 33,64 millas por hora.

En 1901 comenzó á prestar servicio el «King Edward», el primer buque mercante con turbinas Parsons; y después de un corto tiempo, otro casi igual, el «Queen Alexandra».

Estos dos vapores transportan pasajeros en el Clyde. El «King Edward» mide 76,20 m. de eslora, 9,10 de manga, y desplaza 700 toneladas; lleva turbinas de 3.500 cab. con 740 revoluciones en las hélices, y alcanzó la velocidad de 20,48 millas. El «Queen Alexandra», con dimensiones un poco mayores, hizo 21,63 millas.

En estos dos barcos se tienen tres ejes motores: el del medio, de una hélice; y dos laterales con dos hélices cada una.

La turbina de alta está puesta en el primero de estos ejes: el vapor después de funcionar en ella, pasa á las otras de los ejes laterales. El vapor se dilata 125 veces: 5 en la turbina de alta y 25 en cada una de las de baja.

La presión del vapor en la caldera es de 10,5 kg. por cm.² (150 libras); y el vacío en el condensador, 67 cm.

Para el cambio de marcha hay colocadas dos turbinas cerca de la descarga de las otras dos de baja presión.

En cuanto al consumo del combustible, se pudo hacer una comparación muy concluyente con otro buque de pasajeros en el mismo río, semejante al «King Edward», pero de ruedas y motor Compound; el «Duchess of Hamilton». Este, con velocidad de 16,5 millas, consume 16 toneladas de carbón, mientras que el «King Edward», con 18,5, no consume más de 18.

Aunque el «Duchess of Hamilton» tuviese máquina de triple expansión, no consumiría menos de 22 toneladas á la velocidad de 18,5; por lo tanto, hay una economía de un 20% próximamente en favor de la turbina. Con velocidad de 19 millas el consumo de combustible es de 1.840 kilogramos por hora, ó sean 600 gramos por caballo en una potencia indicada de 3.000.

El peso de todo el mecanismo, ejes motores, propulsores, etc., es de 67 ton; la mitad del peso de las máquinas de un vapor de ruedas de la misma clase.

Otros buques movidos por turbinas funcionan ya en el servicio del canal de la Mancha en el trayecto Douvres-Calais, que hacen en cuarenta y cinco minutos; mientras que antes tardaban generalmente sesenta y cinco y raras veces cincuenta y nueve. En proyecto están los de la Cunard Line y la Atlantic Shipping Company, buques de gran fuerza; esta última pretende construir trasatlánticos de 30 millas por hora para realizar el viaje de Nueva York á Bremerhaven en cuatro días.

Además de utilizarse en las Marinas de guerra y comercial, las turbinas de vapor se aplican á la navegación de puertos en los tres yachts «Tarantula», «Emerald» y «Lorena», los primeros ya botados, y el tercero casi terminado.

El «Tarantula» parece un torpedero: 43 metros de eslora, 4,8 de manga y desplazamiento de 150 toneladas. Tiene tres turbinas Parsons, una de alta y dos de baja, con tres hélices en cada eje. En las pruebas llegó á 26,745 millas.

El «Emerald» es de mayores dimensiones y desplaza 956 toneladas. Lleva tres turbinas también, pero las hélices son cinco; una de 90 centímetros de diámetro en el eje medio, y dos de 50 en cada uno de los otros. No pasará de 16 millas de velocidad.

El yacht «Lorena», en construcción, desplazará 1.400 toneladas; su mecanismo igual en todo al del «Emerald», desarrollará 2.500 caballos próximamente, y alcanzará una velocidad de 16 millas.

Gracias al menor consumo de turbinas de vapor se podrán reducir las dimensiones, el peso de las calderas y la cantidad de combustible; y por lo tanto, se obtendrá la disminución de desplazamiento y, en igualdad de fuerza, mayor velocidad del buque.

Las turbinas ocupan poco espacio, y poniéndolas en el fondo del buque, baja el centro de gravedad y se consigue mayor estabilidad. Por su tamaño y posición, pueden estar completamente bajo la línea de flotación.

Recapitulando, pues, podemos decir que las turbinas de vapor aplicadas á la propulsión de los buques presentan las siguientes ventajas:

- 1.º Aumento considerable de velocidad en el buque para la misma fuerza de calderas, merced á la disminución de peso de las máquinas y al menor consumo de vapor;
- 2.º A igual velocidad, notable reducción en la potencia de las calderas y en el consumo de carbón;
- 3.º Aumento de la carga útil del buque;
- 4.º Aumento de estabilidad;
- 5.º Reducción de peso y dimensiones en hélices y ejes motores;
- 6.º Desaparición de vibraciones;
- 7.º Menor trabajo en el sostenimiento y vigilancia de las máquinas; y
- 8.º Descenso del centro de gravedad del buque y menor riesgo en tiempo de guerra.

## Agitación revolucionaria en Rusia

### Actos de violencia.

Paris 2.

Un telegrama de Kichinef, anuncia que varios grupos de malhechores atacaron el lunes á varias personas que se hallaban paseando en los jardines públicos, resultando algunas heridas de gravedad.

Los mismos actos de violencia se han reproducido á la salida de los teatros.

No se dice si los desórdenes obedecen á alguna organización secreta.

### Huelguistas ferroviarios.

Paris 3.

Noticias de San Petersburgo dicen que los huelguistas de los caminos de hierro destruyeron la vía que conduce á Wladikavkas (Caucaso).

### Costumbres.

## El apretón... de manos

Unas cuantas lumbres periodísticas están haciendo gemir las prensas estos días con sus elucubraciones relativas al modo de saludar.

El miedo á la tisis y otras enfermedades terribles que pueden transmitirse por el contacto directo, ha dado lugar á que se escriba largo y tendido en contra del apretón de manos.

Esto quiere decir, que el símbolo de la unión vasco-galega, el famoso Irratbat, representado por tres manos estrechamente apretadas, está en baja.

Es muy chusco el miedo que ciertas gentes tienen, como dijo el otro, á morir vestidas. De los modestos, vive la parca fiera.

Si el apretón de manos se proscribiera por peligroso, llegaríamos dentro de poco á vivir completamente aislados, y la vida de relación sería imposible.

Huirían las gentes unas de otras como de apesetados, y hasta los matrimonios tendrían que «ahuecar», esto es, separarse amigablemente para evitar todo contacto.

Eso de querer salvar la Humanidad por medio de la supresión del saludo de manos, es sencillamente bulto. Y ahora que se propaga democráticamente, todavía más!

La gente encopetada, cuando quiere inspirar confianza á los humildes, lo primero que hace es alargarle la mano para que la besen. Y de ahí viene el adagio: «Manos besa el hombre que quisiera ver quemadas».

De besar á estrechar la mano ajena no media ni el salto de una pulga, y eso justifica otro adagio, el de que á muchos se les da el pie y se toman la mano.

Pero en resumen, ¿qué peligros envuelve el apretón de manos? Los microbios no se transmiten con tanta facilidad como presumen algunos modestos. Lo que sucede, es que hay muchas gentes que se enfangan solas, y luego si se les cae el pelo ó los dientes echan la culpa á que en la peluquería le cortaron el pelo ó le afeitaron con instrumentos que antes habían sido utilizados para el servicio de un leproso.

En el mundo hay una porción de mentiras convencionales, y hay individuos que por entrometarse en todo, reciben, es un suponer, un par de bofetadas de cuello vuelto, y luego al presentarse con la cara hinchada en su domicilio lo achacan á la caída del tranvía, porque el conductor no paró á tiempo.

El apretón de manos puede ocasionar contratiempos, pero es muy rara vez, y cuanto se escriba en contra de su uso se gana de perder el tiempo.

Las costumbres inveteradas es muy difícil desarraigadas, y lo mismo aquí que en Flandes la gente saluda rindiendo culto á la costumbre.

Pero si no se habla y escribe de eso, ¿de qué han de tratar las supradichas lumbres, cuya penitencia fecunda ha recorrido ya, que diría un cómico de la legua, toda la escala social?

Mejor sería que en vez de proscibir el apretón de manos como peligroso, se proscibiera el uso del jabón y del agua como indispensable.

Porque, señores y millores: ¡hay por ahí cada mano sucia que levanta el saco gástrico! Y sin embargo... son las que más se procura estrechar.

Abel Imart.

## EL CATASTRO

Leemos en *El Correo Español* del martes. Dice *El Globo*:

«Un diario militar propone que el catastro sea hecho por el Ejército.

«Conforme! De otro modo no se hará nunca.»

«Pero qué, ¿es que ese periódico militar, y *El Globo* al aplaudirlo, piensan que los catastros se hacen á tiros?»

Porque no siendo así, no vemos la necesidad de la intervención del Ejército en los trabajos catastrales.

Nosotros, entendemos que siendo de capital importancia que el catastro se haga cuanto antes en España, no debe hacerlo el Estado, sino una empresa particular bien garantizada, utilizando cuantos elementos puedan proporcionar el Ejército y las carceres civiles especiales para la realización de esa obra. Pues efectuada por el Estado no se le verá el fin nunca, ya se en-

comiende al Instituto Geográfico ó ya al Depósito de la Guerra.

Esta es nuestra opinión, hallándonos dispuestos á demostrar en qué nos fundamos para pensar de ese modo.

## EL KAISER Y EL ZAR

### Proyecto de Guillermo II.

Londres 2

Un despacho de Viena que publica el *Daily Chronicle*, asegura que se concede al Emperador Guillermo II á Dinamarca, en los centros oficiales existe la convicción de que el Kaiser prepara una confederación de Suecia, Noruega y Dinamarca, bajo el protectorado de Alemania.

### ¿El Zar á Copenhague?

Paris 2.

Despachos de Petersburgo dicen que el yate de Nicolás II «Estrella Polar» ha recibido orden de disponerse á zarpar en brevísimo plazo.

Créese que el Zar piensa ir á Copenhague.

### MARINA DE GUERRA

## Los acorazados ingleses.

El regreso á Europa, de los acorazados ingleses que estaban de estación en China, determinará un movimiento importante en las tres escuadras británicas europeas.

Según la distribución de la flota acordada en Diciembre último, la escuadra del Canal de la Mancha deberá comprender 12 acorazados, la del Atlántico 8 y la del Mediterráneo 8, ó sea un total de 28 acorazados armados y con sus dotaciones completas.

Cinco de los acorazados venidos del Extremo Oriente se agregarán á estas fuerzas navales, por cuya razón el número de los acorazados alcanzará á 33.

La escuadra del Canal recibirá: el «Albión», el «Océano», el «Vengeance» y el «Glory», por cuyo modo su composición será la siguiente: «Exmouth», «Russell», «Duncan», «Montagu», «Cornwallis», «Albemarle», «Cesar», «Hannibal», «Prince George», (este último en sustitución del «Revenge»), «Triumph», «Swiftsure», «Albion», «Océano», «Vengeance» y «Glory» que todavía se encuentran en China.

El acorazado, «Goliath» que había sido enviado al Extremo Oriente con el «Canopus» para reforzar aquella división, será destinado á la escuadra del Mediterráneo y el «Canopus» á la del Atlántico.

El último acorazado de la estación de China, el «Centurion», quedará en reserva, y si se considera que los acorazados en reserva que acaban de tomar parte en las últimas maniobras navales son en número de 12 y que han evolucionado perfectamente, se advertirá que Inglaterra tiene en los mares de Europa una fuerza de 45 acorazados. Lista para tomar parte inmediatamente en operaciones de guerra.—X.

## LA CUESTIÓN DEL BALTICO

No han comenzado todavía los preliminares para las negociaciones de paz entre el Japón y Rusia, y ya se vislumbran síntomas de guerra entre dos potencias europeas de primer orden.

Pasó á la Historia el odio tradicional de franceses é ingleses, pero ahora surge, imponente y con caracteres de abrumadora realidad, la incompatibilidad irreducible de ingleses y alemanes.

Inglaterra y Alemania están á la hora presente en actitud sumamente recelosa, y la menor chispa puede incendiar los materiales de animosidad, acumulados durante muchísimo tiempo.

La cuestión del Báltico no es baladí, y Alemania, que siempre ha estado en ese mar como en su propia casa, no habría extrañado en circunstancias normales que la escuadra inglesa visitara esas aguas.

Pero ahora no está justificada esa visita, y Alemania se propone demostrar á la Gran Bretaña que ha elegido mal momento para esa visita; á todas luces intempestiva é innecesaria.

En otro lugar de este número verá el lector que Inglaterra refuerza sus acorazados en las tres escuadras de Europa con los de la división de China y que está dispuesta á presentar en línea de combate cuarenta y cinco acorazados.

Todo esto es muy significativo, pero no lo es menos la noticia que transmite de que Guillermo ha dispuesto que en la misma época en que la escuadra verificará su visita al Báltico se celebren en dicho mar las grandes maniobras alemanas.

Como es natural, en toda Europa se aprecia la gravedad de esta noticia y la prensa internacional manifiesta claramente que Alemania, considerando como una amenaza la visita de la escuadra inglesa á las aguas del Báltico, no quiere dejar sin respuesta semejante demostración.

Las maniobras navales alemanas tendrán lugar en la primera quincena de Septiembre y reversionarán este año, en el Báltico, un verdadero alcance, pues el Kaiser quiere demostrar lo que Alemania vale y pesa en el mar.

Estas manifestaciones del poder marítimo, de dos naciones que tienen intereses encontrados, es muy significativa y desde luego se puede comprender que son el preludio de un conflicto armado.

Inglaterra está perdiendo clientela mercantil que toda ella va pasando á Alemania y ésta no lo puede soportar la Gran Bretaña.

Pero Alemania, que considera que la com-

petencia mercantil es libre, está decidida á no dejarse arrebatar sus ventajas, sosteniendo con la fuerza lo que ha sabido conquistar con el progreso industrial y científico.

A los franceses esta rivalidad de alemanes é ingleses les tiene sumamente preocupados, porque si Inglaterra queda preponderante, lo que Alemania pierda por mar lo resarcirá á costa de Francia por tierra; y si Alemania queda triunfante, el sol de Francia comenzará á eclipsarse.

## Marruecos y las potencias.

### Decires del Gobierno alemán.

Paris 20.

El corresponsal de *Le Temps* en Berlín, dice que el Gobierno alemán niega que existan divergencias con el Maghzen para obtener ventajas contrarias al espíritu del acuerdo franco-alemán.

Asegúrase también que jamás se ha dado á Radowitz instrucciones, á fin de que proponga á Madrid para la reunión de la Conferencia, ni para aconsejar á España que se aparte de las obligaciones del convenio franco-español.

El corresponsal añade que en los círculos oficiales alemanes se consideran tan infundadas las actitudes de la prensa francesa por la cuestión de Marruecos, como la agitación de la prensa alemana por la excursión de la Escuadra inglesa al Báltico.

### Cable pedido por Alemania.

Paris 2.

Dicen de Tánger que Tattenbach pide shora al Maghzen la concesión de un cable de Tánger á Mogador.

Las negociaciones que hablan comenzado antes de la visita del Kaiser parecen adelantadas.

### Sin contestación de Alemania.

Paris 2.

En las negociaciones con Francia, Alemania no ha contestado todavía al proyecto del programa que Rouvier entregó al príncipe Radolin.

### Cambio de funcionarios.

Paris 2.

Comunican de Tánger que von Kulman, quien por motivos de salud se había visto obligado á abandonar sus funciones de encargado de Negocios en Tánger, ha marchado á Alemania.

Su sucesor, el barón Lagwerth de Simmern, recientemente encargado de Negocios en Lisboa, ha llegado ya.

## MANIOBRAS NAVALES

### Noticia sensacional.

Paris 2

Dicen de Viena que el corresponsal en Berlín del gran periódico *La Nueva Prensa Libre*, ha comunicado á éste una sensacional noticia.

Según dicho corresponsal, está acordada en principio la celebración de grandes maniobras navales alemanas en el Báltico.

Dichas maniobras han de tener lugar en la primera quincena de Septiembre próximo, y responderán, según otros informes, á la proyectada visita de la Escuadra inglesa, que, á ojos de Alemania, constituye una demostración amenazadora imposible de dejar sin respuesta.

La noticia está siendo comentadísima.

## HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

### CCCXCV

Continúa su parte el contraalmirante Reszentein, comandante de la división de cruceros de Puerto Arturo desde Shanghai diciendo, que al escapar del círculo de hierro en que quisieron colocarle los barcos japoneses, no fué perseguido y por consecuencia disminuyó la velocidad para atajar á los otros y también á causa de los defectos de las chimeneas, calderas y borchas sobre la línea de flotación; así marchó hasta el alba, siguiendo ruta hacia las costas Kiao Chao, con el fin de evitar los ataques de los torpederos; y continúa así: «El crucero «Novik», que posee una buena velocidad, fué dejado en libertad de obrar independiente para ganar tiempo en previsión de posteriores ataques y conforme con este plan, los barcos tomaron un rumbo determinado previamente y conocido de cada comandante.

Al alba, el «Askold» aumentó su velocidad sin forzar la acción de sus máquinas ni debilitar las partes averiadas del crucero.

Hemos descubierto ahora que este barco tiene serias averías, ocasionadas por la concentración del fuego de siete buques enemigos exclusivamente sobre él. La destrucción de dos chimeneas, habia aumentado grandemente el consumo de carbón, obligando para mantener el vapor á dejar todo su fuego á los ventiladores, los cuales producían una masa de chispas, que entorpecía nuestra marcha nocturna.

A consecuencia de las averías sufridas y de la escasez de carbón tuve que desistir de dirigirme á Wladivostok, y no pudiendo los buques navegar con seguridad sin entrar en dique, y decidí dirigirme al puerto neutral de Shangai, á las tres y veinticinco de la mañana del 12 (Agosto) fundé en la isla Bondolon, de donde salí á poco para dar fondo en Ba-sang, dirigiéndome el mismo día al río Vhail-pu, donde entré en dique.

El «Askold», habia perdido dos chimeneas y las otras tres estaban acorilladas por los proyectiles, tenía además una caldera ave-

riada, seis boquitas sobre la línea de flotación y cuatro por debajo de ella.

Las bajas fueron cuatro oficiales heridos, un guardia marina muerto y otro herido, diez marineros muertos y 40 heridos.

El contraalmirante Retzenstein termina su parte ensalzando el comportamiento de toda la tripulación.

El siguiente telegrama del general Alexeieff, fechado el 17 de Agosto de 1904, transcribe el informe del comandante del destacamento de cruceros que regresó á Vladivostok el 16 de Agosto, con los cruceros «Rossia» y «Gromoboi»:

«El 14 de Agosto al amanecer, estando todas las máquinas con presión, me dirigí con los cruceros «Rossia» y «Gromoboi» á la altura de Fasán, á una distancia de 42 millas de esta población y á 36 del faro Norte de la isla de Tushima.

Viré hacia Oeste y poco después apercebímbos enfrente, en nuestro camino, una Esquadra japonesa de cruceros protegidos, que se encontraba á unas ocho millas al Norte y se dirigía paralelamente á nosotros.

Se componía de cuatro barcos del tipo «Ywate»; maniobrando hacia la derecha y marchando á todo vapor, tomé la dirección Nordeste, intentando salir á alta mar.

El enemigo, que desde el principio llevaba una velocidad superior á la mía, viró también, y marchando paralelamente á nosotros, me obligó á aceptar el combate, que comencé á las cinco de la mañana, á más de 60 cables. En seguida apareció en el estrecho Sur un crucero de segunda clase del tipo «Naniva», que venía á reforzar la esquadra enemiga; advinéndonos mi intención de ganar alta mar, acudió en nuestra dirección, impidiendo la realización de esta maniobra.

Esperé una ocasión favorable, y después de haber virado á la derecha, me dirigí hacia el N. O., con el fin de retirarme al Norte antes de llegar á la costa de Corea.

Esta maniobra no fué advertida á tiempo, y habiéndose elevado la marcha á 17 nudos, pudimos creer que habíamos tenido éxito, cuando, al cabo de algunos minutos, el «Rurik» salió de la línea e hizo la señal: «El gobernador no funciona». En la misma forma le respondí: «Dirigios con las máquinas», y continué marchando con toda velocidad.

No recibiendo contestación, y viendo que todos los barcos japoneses concentraban su fuego sobre el «Rurik», maniobré de manera que puse á cubierto á éste para darle tiempo á reparar la avería, atrayendo sobre mí el fuego del enemigo.

En esta tiempo se observaron aún dos cruceros de segunda y tercera clase, que acudían para reforzar al contrario.

El «Rurik» hizo la señal: «Reparación imposible». Maniobrando delante de él le hice posible que se retirase hacia la costa de Corea, á unas dos millas, y habiéndole transmitido la señal: «Dirigios á Vladivostok», la repitió, tomando después la dirección deseada á gran velocidad. Por mi parte, incliné definitivamente hacia el N. O. con el «Rossia» y el «Gromoboi», intentando seguir ganando tiempo al enemigo, que se dirigía paralelamente y se mantenía de 32 á 42 cables de nosotros.

El combate siguió en esta dirección durante dos horas, originándonos importantes averías. En el «Rossia» se rompieron tres tubos, lo cual impidió contener todo el vapor y puso tres calderas fuera de servicio.

Cerca de las 8,30, el «Rurik» empezó á quedar atrás y viró de nuevo hacia la mar. Se vio que dos cruceros de segunda clase habían empeñado con él un combate, después del cual empezamos á perderle de vista; pero como el almirante Kamimura se mantenía continuamente á la altura nuestra con cuatro cruceros protegidos y se alejaba del «Rurik», continué el combate en esta dirección y arrojé al enemigo más al Norte, en la esperanza de que el «Rurik» podría resistir á los dos adversarios relativamente débiles y que después de reparar su gobernalle podría llegar á Vladivostok por sus propios medios.

Poco antes de las diez, el enemigo se retiró á 42 cables y abrió un fuego tan violento que creímos que después vendría á atacarnos más cerca; pero con admiración de todos se alejó el destacamento á las diez, dando bordadas y virando sucesivamente á la derecha; cesó el fuego después de un combate de cinco horas.

El «Rossia» tenía 11 vías de agua en la línea de flotación y por debajo de ella; el «Gromoboi» tenía seis. La mitad de los oficiales y el 25 por 100 de los marineros habían muerto. Entonces volví al lugar donde había dejado al «Rurik», que se encontraba lo menos á 20 millas al Sur. Me vi obligado á cegar las principales vías de agua aprovechando la calma para detener las máquinas á ir á Vladivostok.

En el «Rossia» ha muerto el capitán de fragata Bariński; heridos los tenientes de navío Iranoff y Petroff, los guardia marinas Dombrowski, barón Aminoff, Kolokoloff y Seman. En el «Gromoboi» murieron los tenientes Brachet y Biornicoff, los guardias marinas Gausevich y Tatarinoff, el capitán de navío Davich está herido gravemente, dos tenientes y un guardia heridos y otros dos oficiales contusos.

Entre los dos buques hubo 135 marineros muertos y 387 heridos; todos los muertos, excepto el capitán Bariński fueron arrojados al mar. Considero deber mío hacer notar el valor y fidelidad con que oficiales y marineros cumplieron con su deber. Son naturalezas de hierro que no conocen el miedo ni la fatiga.

Habiendo empezado á combatir desde el amanecer y sin haber comido, se batieron después de cinco horas de lucha con la misma energía que al principio.

Al transmitir este informe, oseo de mi deber comunicar á V. M. que he examinado los cruceros y todas las averías están causadas por las granadas enemigas.

Según las pérdidas experimentadas por las tripulaciones ó equipajes, he podido convencirme del valor, la abnegación y el ánimo del personal que ha cumplido con su deber en este combate desigual contra un enemigo superior en fuerzas.

La extensión que tiene ya el presente artículo nos obliga á dejar para el siguiente el parte oficial del comandante del «Rurik», en el que se describe el combate que sostuvo este buque el día 14, cuyo resultado fué la pérdida de aquel hermoso crucero. Nada diremos respecto á la batalla de Liao Yang ni de las operaciones que con el nombre de ofensiva rusa empezaron con la batalla de Sha y así como tampoco del sitio de Paerto Arturo, que por este tiempo resistía heroicamente los asaltos de los japoneses, porque no hacemos la historia de la guerra ruso japonesa, sino la de la Marina de Guerra en general, que quedaría muy deficiente si no nos hicieramos cargo de las operaciones navales y adelantos ofensivos y defensivos de algunos de los cuales como las minas que tanto daño han causado; hemos de tratar siquiera sea someramente para demostrar hasta qué punto han cambiado las condiciones y medios de combatir en las modernas luchas navales.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 8 de Agosto de 1904.

TEMPANO GIGANTESCO. Valle convertido en lago. París 2.

La edición francesa del Daily Mail publica despachos de su corresponsal en Simla, comunicando un extraño suceso que ha llenado de consternación á los habitantes del valle de Shyok (Cachemira).

Este valle se encuentra situado en la meseta central de la región, cerca del punto donde se une el río Shyok con el Indus.

Un enorme témpano, ha caído sobre el valle, ajustando la salida, hasta el punto de cerrarla por completo.

Las aguas de dichos ríos se han ido concentrando en el valle, formando un lago de más de cinco millas de largo.

Cuando el gigantesco dique de hielo se disgregue, nada podrá detener la masa enorme de agua que se desbordará de súbito, barriendo cuanto encuentre á su paso.

Las autoridades han ordenado que los habitantes de la comarca la abandonen á toda prisa.

DESDE SAN FERNANDO. Noticias de Marina.—Del Departamento. 1 de Agosto.

Cesa en la Estación torpedista y embarca en el acorazado «Pelayo», el primer obrero torpedista D. Enrique Pagan Segura.

Desembarca del «Pelayo» y pasa á continuar sus servicios al Departamento de Cartagena, el obrero torpedista D. Gumersindo Olavarría.

Embarca en el crucero «Infanta Isabel», el segundo escribiente D. Manuel Rodríguez Aparicio.

Desembarca de dicho buque, el de igual clase D. José Figueras Hevia, que pasa destinado á la Comisaría del Arsenal.

Se expidió pasaporte para trasladarse á Canarias, con objeto de encargarse del mando del cañonero «D. Alvaro de Bazán», al teniente de navío de primera Manuel Pasquín.

Se explora la voluntad de los oficiales del Cuerpo General, que deseen ser agregados á Artillería, en virtud de lo dispuesto por Real orden de 15 de Julio.

Idem, 11, de los tenientes de navío que deseen ocupar una plaza de profesor en la Escuela Naval, terminando el plazo de admisión de solicitudes el día 2 del actual Agosto.

Se remite á Madrid instancia del Ayudante de Marina de Aramonde, D. Enrique Enríques de la Mata, en solicitud de un mes de licencia para tomar baños en Vizcaya.

Nuevos Jefes. Hoy, en el acto de revista se encargó del primer Batallón de Infantería de Marina, el Teniente Coronel D. Arturo Monserrat; del Detall del segundo Batallón, al Comandante D. Marcelino Dueñas, y de la Jefatura de la Comisión liquidadora de Filipinas, el de igual empleo don Luis Galhier.

Nuestras frutas en el extranjero. Ciento cuarenta y cinco millones ochocientos tres mil cuatrocientos setenta y cinco pesetas ha valido la fruta que producida en España, se vendió para los mercados extranjeros en el pasado año.

Las cebollas (106.012.131 kilos) valieron pesetas 3.280.970. Almendras en cáscara (3.810.608 kilos), pesetas 3.246.687. Almendras en pepita (9.263.797 kilos) pesetas 21.318.233.

Cacahuet (5.120.022 kilos), 2.047.907 pesetas. Avellanas (9.066.869 kilos), 6.800.156 pesetas. Castañas (1.741.632 kilos), 358.326 pesetas. Higos secos (3.493.520 kilos), 838.445 pesetas. Nueces (306.815 kilos), 150.689 pesetas. Pasas (28.662.168 kilos), 18.663.517 pesetas. Otras frutas secas (428.268 kilos), 171.284 pesetas.

Granadas (4.169.278 kilos), 708.778 pesetas. Limones (4.104.540 kilos), 1.231.354 pesetas. Naranjas (409.028.946 kilos), 61.354.341 pesetas. Uvas (46.724.925 kilos), 16.353.723 pesetas. Las demás frutas frescas exportadas (kilos 21.926.415), 3.283.967 pesetas.

Información de Marina. Se ha dispuesto que se encargue del mando del cañonero D. Alvaro de Bazán, el teniente de navío de primera clase don Manuel Pasquín y Reinoso.

Ha sido nombrado ayudante de órdenes del contraalmirante D. Antonio Perea y Orive, marqués de Arellano, el teniente de navío D. Antonio Pérez Rendón y Sánchez.

Al teniente de navío D. Angel Rufz de Robledo le ha sido concedida la cruz de primera clase del Mérito Naval con distintivo blanco y sin pensión.

Minas flotantes en el Báltico. Catástrofe espantosa. Londres 2.

El corresponsal de The Daily Mail en San Petersburgo da cuenta de una catástrofe ocurrida el sábado por la mañana en el golfo de Finlandia, cerca de Zanevna y no lejos de Helvingfors.

Los marineros rusos, para impedir la entrada de barcos enemigos en aquellas aguas han colocado y siguen colocando torpedos ó minas flotantes en la entrada del mencionado golfo.

Una chalupa de vapor chocó con una mina y se produjo una explosión terrible. La lancha fué lanzada á los aires como roca lanzada por un volcán y cayó deshecha en mil pedruzcos.

El cuerpo descapitado de un marinero fué proyectado á otro buque que se hallaba á 200 metros de distancia. Han muerto casi todos los tripulantes de la chalupa y

han quedado mutilados todos los supervivientes. El número de los muertos es 20. Dos han desaparecido.

Guerra ruso-japonesa. Lo que dice un japonés. Londres 2.

Un corresponsal del periódico Daily Telegraph, telegrafía: «Un experto militar japonés, de regreso de la Manchuria, dice que el general Linievitch ha llenado los vacíos hechos por la batalla de Mukden, y que tiene 50 ó 70.000 hombres más que entonces.

Ahora es cuando se tocan los magníficos resultados obtenidos por la inspección Khilkoff, ministro de Comunicaciones. La regularidad en el transporte de tropas y municiones, es debida á sus reformas. Además, los rusos tienen una cantidad enorme de provisiones, cogidas á viva fuerza á los chinos.»

En Sakhaline. Tokio 2. Los rusos continúan retrocediendo, y los japoneses han ocupado varios pueblecillos, dejando en todos ellos guarnición de defensores.

Ocupación de Rikoff. Tokio 2. La Caballería japonesa, que había entrado en Rykoff el 27, evacuó la ciudad por no encontrarla favorable para la ocupación; pero ha vuelto á avanzar á las tres de la madrugada del 29.

La vanguardia japonesa, en una marcha forzada atacó á los rusos que ocupaban las alturas Norte y los desalojó, y á las ocho de la mañana se habían apoderado por entero de la ciudad, después de varias luchas cuerpo á cuerpo en las calles.

El Cuerpo principal ruso que se oponía al avance de las columnas japonesas que atacaban la izquierda rusa, fué puesto en fuga en desorden completo, tomando la carretera que conduce á Posé.

Fortificando Sakhaline. París 2. Telegrafían de Tokio que los japoneses están fortificando la isla de Sakhaline. Nicolavsk que hace frente al río Amour, ha sido fortificada con varios gruesos cañones.

El acorazado «Revitsan». Londres 2. El acorazado «Revitsan» que fué echado á pique en Puerto Arturo, será bien pronto puesto á flote, y en condiciones de prestar servicio.

Lo que dice Sato.—El general Havajuche.—Alicia Roosevelt. Londres 2. Mr. Sato ha sido entrevistado en Nueva York, y, entre otras cosas, dijo que, si Witte no tiene plenos poderes, los delegados japoneses se negarán á entrar en negociaciones.

El general Havajuche fué proclamado el 30 de Julio gobernador militar de Sakhaline y su territorio.

Han llegado á Nagasaki la hija del presidente miss Alicia Roosevelt, acompañada de su secretario Mr. Taft.

Llegada de heridos. París 2. Un telegrama de Odessa, recibido por la Central News, dice que ha llegado á aquel puerto el «Whampo», conduciendo á bordo 170 heridos rusos, de los que asistieron al sitio de Port-Arthur.

Cuarenta y tres están completamente locos. Lo que pedirá el Japón. París 2.

El Mikado se asegura que presentará á Rusia una cuenta detallada de los gastos de guerra, cuyo resarcimiento pedirá como única indemnización.

Créese que Rusia no aceptará y que por consiguiente se romperán las negociaciones. Había la prensa. París 2.

La presa rusa dice que la paz en las condiciones que pretenden los japoneses, es inaceptable.

BILLETES FALSOS DE CINCUENTA PESETAS. Leemos en los periódicos barceloneses: «Ya circulan en esta capital billetes falsos de 50 pesetas con el busto de Velázquez, de la emisión de 1902.

Menos mal que se nota en seguida la diferencia que los distingue de los legítimos; ya que éstos son mucho más finos en el trazado de las líneas y más perfectos en los detalles, estando además en ellos acentuada la d de Velázquez y en los falsos no; en los primeros no se tocan las rúbricas del gobernador y la del cajero; en los segundos sí; en aquéllos se lee «Madrid 30 de Noviembre de 1902» con punto en las es, y en los segundos no; y por fin, en los legítimos, después de las antefirmas de el interventor, el gobernador y el cajero, hay coma, y los falsos carecen de ella.

De modo que, por esta vez, nos libraremos de la falsa emisión con un poco de cuidado.»

LA «GACETA», DE HOY. Ministerio de la Guerra.—Reales órdenes aprobatorias de la expedición por duplicado de los documentos extraviados que se expresan.

Otras disponiendo se devuelvan á los interesados las cantidades que depositaron para redimirse del servicio militar activo.

Ministerio de la Gobernación.—Real orden disponiendo que por haber transcurrido el plazo de seis meses concedido por el Real decreto de 22 de Enero último para acogerse á sus beneficios, se dejen sin curso las solicitudes de indulto de prófugos.

Administración central.—Hacienda.—Junta Clasificadora de las obligaciones procedentes de Ultramar.—Resolviendo que el crédito núm. 19 de la relación 12 pase á figurar en la clase primera del segundo grupo, art. 1.º de la ley de 30 de Julio de 1904.

Gobernación.—Dirección general de Administración.—Anunciando haber sido nombrados Contadores de fondos municipales de Granada y Aguilas los señores que se expresan.

Instrucción pública.—Subsecretaría.—Anuncios referentes á nombramientos de tribunales de oposiciones. Agricultura.—Dirección general de Obras públicas.—Aprobando la adjunta clasificación de mercancías para el ferrocarril de Minas de Cala á San Juan de Aznalfarache.

Subastas de obras de carreteras. Autorizando á D. Alejandro González para practicar los estudios de Ordenación de varios montes de la provincia de León.

EL EXPEDIENTE Y LA GRAN VIA. La construcción de la Gran Via tiene, como se suele decir, mala sombra, supuesto que han quedado ya desiertas dos subastas y lleva trazas de ocurrir lo propio con la tercera.

¿Qué tiene la Gran Via, que no consigne atraer á los grandes contratistas? En realidad nada, supuesto que se considera un negocio importante, pero el hecho es que nadie se atreve á hincarle el diente.

A raíz del viaje de algunos concejales á París y á Londres, se dijo que una importante casa inglesa había estudiado el asunto y estaba decidida á realizar las obras inmediatamente.

Pero ahora resulta que el representante de esa casa, que constituía una esperanza de solución, que vino á Madrid «con poderes y dinero» para hacer la Gran Via, se ha marchado á Londres y no quiere ni oír hablar siquiera del asunto.

¿Por qué? Por el arcaico expediente que parece es la plaga más terrible que tenemos en España.

Se han celebrado dos subastas y han quedado desiertas. Cuando esto ocurre la ley autoriza la adjudicación. La mencionada casa inglesa estaba decidida á hacer la Gran Via en el precio señalado en esas subastas dando y presentando todas las garantías todas las fianzas necesarias.

Pero no sabía que tenía que luchar con el expediente y ahora resulta, que el Ayuntamiento ha acudido en consulta al Gobierno civil, éste al ministerio de la Gobernación; el ministerio de la Gobernación tendrá que llevar el expediente al Consejo de ministros...

El Consejo de ministros necesita oír al Consejo de Estado, que está en plenas vacaciones y no se puede presumir, como ni cuando recaerá una resolución. La casa inglesa no quiere prestarse á este juego burocrático y cortado por lo sano ha ordenado á su representante que regrese á Londres y deje que la Gran Via se construya sola. Los comentarios á que da lugar todo esto

LA SALAMANDRA

NOVELA MARÍTIMA

LIBRO CUARTO

día más que una claridad indecisa y dudosa: levantó la cabeza y dejó ver unos cabellos canos á raros; sus ojos eran huecos y tristes, sus juanetes muy salientes, y por negligencia llevaba la barba larga.

—¡Miseria!—llamó fuertemente. Nadie contestó. —¡Miseria!... ¡Miseria!... ¡Miseria!... El mismo silencio. —¡Miseria!... ¡Miseria!... ¡Miseria!... ¡Miseria!...

A la cuarta vez una voz débil y lejana con acento de terror: —Aquí estoy, señor... Aquí estoy... Y la voz se iba acercando, repitiendo siempre el mismo «aquí estoy» hasta que al fin un muchacho de siete á ocho años se entró de un saltó en el pañol.

Era Miseria. Maestre Buky siguió sentado é hizo una seña con la mano; Miseria sintió correr un temblor por todo su cuerpo, y fué á coger detrás de la puerta una especie de disciplinas hechas de chicotes con nudos bien apretados á la punta, entregándoselas á su señor después se puso de rodillas y presentó la espalda.

Daba compasión ver aquel cuerpo flaco y miserable, amarillo, y reflejando en todas el indicio del dolor y el sufrimiento. Maestre Buky le habló de esta manera: —Te he llamado cuatro veces y no has venido.

Y descargó cuatro latigazos sobre el muchacho, que sin dar un grito ni un queja se levantó, tomó las disciplinas, limpiándose con ellas los ojos, las dejó en el clavo y volvió á ponerse de pie delante de su amo.

—Ahora dime: ¿porque has tardado tanto? —Señor, me pegaban arriba. —¡Mientes! Estabas jugando. —¡Que jugaba! Señor... ¡yo jugar! ¡Dios mío; ¿Qué había de querer jugar conmigo?—dijo el pobre muchacho con acento de indefinible amargura.—Los grumetes me pegan cuando les hablo, me quitan el pan y me llaman ratón de bodega; ahora mismo, mi amo, me han azotado allí arriba, porque dicen que diez azotes á un grumete traen buen tiempo. ¡Oh, señor! con ra

zón me habéis puesto Miseria—añadió suspirando, porque ni aun á llorar se atrevía, y todo su cuerpo magullado y oárdeno temblaba como la hoja en el árbol, y aunque el calor era sofocante, tenía frío.

—¿Qué tiempo hace? —Desde ayer hay viento nordeste, señor. —Y sopla continuamente? —preguntó Buky con voz de trueno. —Sí, señor.—contestó el muchacho temblando. —¿Conque sopla el nordeste?—replió Buky pensativo. —Sí, señor. —¿Quién habla contigo?—Y cada una de estas palabras fué acompañada de su correspondiente bofetón.

Maestre Buky se puso á meditar profundamente, haciendo figuras y signos con raciones, chicotes y con su cuchillo. El muchacho no se meneaba, y, temiendo temiendo atraerse nuevos golpes, estaba inmóvil deteniendo la respiración.

A la verdad, Miseria era digno de lástima. Había sido recogido á bordo por piedad después de muerta su madre en el hospital; y maestre Buky lo tomó por grumete, haciéndole bien el pan que no siempre le daba al muchacho.

Estaba tan achacoso y enfermizo, que poder sobrellevar la existencia, necesitaba que le diera el aire y el sol, una vida alegre

y tranquila, descanso y sueño, y los juegos propios de su edad; pero casi nunca salía de la bodega, porque los grumetes le perseguían y atormentaban.

El único rato de placer que tenía era por la noche, pues mientras su amo dormía se escurría como una culebra sobre cubierta, subíase á las trincheras y desde allí á las mesas de guarnición.

Entonces su rostro se dilataba reanimado por el aire del mar; experimentaba un placer singular al ver saltar las olas, arremolinarse y estrellarse contra la proa del barco inundándola con fosfórica claridad; al mirar cómo brillaban las estrellas en el cielo; al oír la voz del mar, y al verse una hora libre de golpes.

Pero estos momentos de placer eran cortos y raros, porque siempre estaba con cuidado para responder á la terrible voz de Buky, y á cada instante se tarbaba la cabeza débil de pobre chico, y poniéndose livido, con una sonrisa de mal agüero en los labios, y dilatando extraordinariamente los ojos, decía con su voz de gada y estridente: —El ratón de bodega tiene buenos dientes y roerá la nuez.

Y al pronunciar estas palabras ininteligibles daba vueltas con una rapidez espantosa, y al fin caía fatigado en un profundo sueño, que venía su amo á interrumpir á zurrigazos, haciéndole volver en sí. Buky le había mandado que fuese á bus-

car á Bouquill, y el grumete subió suspirando á la batería, porque preveía lo que le esperaba.

En efecto, apenas se presentó, prorrumpieron todos en gritos acompañados de golpes. —¿Aquí estás, rata de bodega? —decía uno.—¿Eres tú, ratón de bodega? —Es el que roe los cables y bebe la breva—decía otro.

—¡Toma, Miseria! Meterle en el pañol á puntetazos. —¡Al ratón! ¡al ratón! ¡al ratón!...

Y todos los marineros, en especial los grumetes de la batería, persiguieron gritando y corriendo á Miseria, que se escurría por entre los cañones como una culebra, dándole el miedo una agilidad extraordinaria.

Al fin pudo trepar sobre cubierta para buscar al maestre Bouquin, pero una nueva desgracia se le presentaba. Couquin estaba hablando en la popa con el teniente, y él no podía poner el pie sobre esta parte reservada á los oficiales.

Al cabo quiso la fortuna que Bouquin dejase la conversación, y entonces le dijo: —Señor Bouquin mi amo Buky os llama: —¡Hola! ¿eres tú mala rata? Dile que allí voy, y toma...

Y Bouquin acompañó la contestación con un puntapié para no faltar á la costum-

son muy edificantes; y ponén de relieve la pésima organización administrativa que hay en España.

DESDE WASHINGTON

El Emperador de Rusia, que hizo una cosa buena al nombrar al barón de Rosen uno de sus plenipotenciarios para negociar la paz con el Japon, ha hecho una cosa excelente al dar otra plenipotencia al famoso financiero Witte, hoy presidente del Comité de ministros.

Paro construyó muchos kilómetros de ferrocarril; fué siempre adversario de la política que trajo la guerra al Japon; y en un imperio en que se habla de todos los altos funcionarios, tiene fama de honrado. La interpretación que se da a este nombramiento es que el Zar, al enviar a este hombre de paz a negociar, quiere la paz y no piensa—como se han sospechado—en convertir las negociaciones en un campo de espera y seguir luego en hostilidad con el Japon.

Ya, antes del nombramiento de Witte, eran muchos, aquí y en Europa, los que tenían por cierto que Rusia jugaba limpio; el nombramiento lo ratifica en esa creencia; á los que pensaban en dudar les queda el recurso de esperar que suceda lo esperado.

Mientras los plenipotenciarios no se reúnan en Portsmouth, y no será hasta el mes de Agosto, la política exterior no atravesará tanto, en este país, la atención pública, como los escándalos financieros y las picardías político-administrativas, que constituyen ahora el principal tema trabajado por la prensa.

Me figuro que se ha echado mano de él, porque los otros, los que dividen la opinión y figuran en los programas de los partidos, están aplazados hasta que en el otoño se abran las Cortes. Así como cuando los americanos se alaban demasiado y ellos mismos se lanzan «bouquets», como así se dice, merecen que se les llame a la modestia, pues no son el primer pueblo del mundo—que no tiene numerosos sus pueblos—ahí, ahora, cuando articulistas y oradores pretenden hacernos creer que todo está podrido en esta nación, hay que declararlos exagerados y calumniadores.

Siempre, en todas partes, hay que contar con que alguien le robará algo, al Estado ó á los particulares. La forma varía; y, también, la cantidad; como ahora de ésta no hay estadísticas; acaso el vulgo se equivoque cuando cree que en un país como el nuestro se abran las Cortes. Así como cuando los americanos se alaban demasiado y ellos mismos se lanzan «bouquets», como así se dice, merecen que se les llame a la modestia, pues no son el primer pueblo del mundo—que no tiene numerosos sus pueblos—ahí, ahora, cuando articulistas y oradores pretenden hacernos creer que todo está podrido en esta nación, hay que declararlos exagerados y calumniadores.

Un poco de robo oficial nos conviene, porque indica que en los Estados Unidos hay que robar. Eso nos sirve de reclamo. ¡Advertidos así!

Al extranjero las cifras de los fraudes americanos lo emocionan. Son cifras gordas, son unas señoras cifras. Pero no se fija en que hay ciudades con presupuestos tan altos como los de algunas naciones, y que éstos se gastan en las cosas grandes, de las llamas grandes, de las cosechas grandes, de la población grande. El robo tiene que ser á la medida de todo.

Ese americano del cuento lo tomaba á broma y hasta lo aceptaba, en dosis moderada, como reclamo; otros americanos no: tienen «espíritu público». No se avienen ni á ser robados ni á que se robe al prójimo. Si fueran fiscales, jueces, alcaldes, jefes de policía, no harían más que cumplir con su deber. Son particulares que se agitan, que se organizan, que crean asociaciones, que publican «scritos», que pronuncian discursos, que dan dinero, y que con frecuencia acaban por echar á presidio á unos cuantos malhechores. Donde esto sucede, todo no está podrido: hay mucho sano y digno de imitación.

X. Y. Z.

ILUSIÓN

Aterido de frío y con las manos en los bolsillos, en los que llevaba lo poco que había recaudado abriendo y cerrando portezuelas, el mendigo circulaba por entre la muchedumbre, harto cansado y mohino para pedir una limosna á los transeúntes.

Caía la nieve en pequeños copos oblicuos que se adherían á su barba ó se desmenuaban en su cuello.

El infeliz meditaba y decía para sus adentros: —Si tuviese dinero suficiente, si fuese rico, tomaría un coche. ¡Dios mío, Dios mío! ¡Tan difícil es disfrutar de algunos minutos de verdadera felicidad, de esa ilusión fugaz hacia la cual tienden los brazos?

A los pocos momentos notó nuestro hombre la presencia de otro mendigo, que tiraba de frío y con la mano tendida pedía limosna con una voz tan débil que se perdía en los rumores de la calle.

El desdichado se detuvo, miró á su compañero de miseria, y leyó, en el cartelón que éste ostentaba en el pecho, la palabra «Ciego».

Pero guardó silencio y se limitó á decir: —No hay de qué!

—Es usted muy bueno, caballero, y le agradezco en el alma que con este frío horrible haya sacado usted la mano del bolsillo para socorrerme. El invierno es fatal para los pobres. ¡Si usted supiera!

—Lo sé, lo sé... Después, olvidando ante aquel infortunio su propia desdicha, añadió: —¿Es usted ciego de nacimiento?

—No, señor. Mi desdicha reconoce por causa mi avanzada edad. Además, he llorado mucho y esto ha contribuido mucho á mi ceguera.

—¿Ha sido usted muy desgraciado? —Mucho, señor. En el espacio de un año he perdido á mi mujer, mi hija y mis dos hijos. Todo cuanto amaba en el mundo. Como no podía trabajar, me vi pronto en la más espantosa miseria. No como todos los días. Desde ayer no he comido más que un pedazo de pan. De los dos que tenía, le he dado uno á mi perro. Con lo que usted me ha entregado compraré provisiones para esta noche.

El generoso donante contó el dinero que tenía en el bolsillo, y dijo á su compañero de desdichas: —Venga usted conmigo. Hace aquí mucho frío y voy á llevarle á usted á tomar algo.

—¿Qué bueno es usted, caballero! —¡Venga usted!

Auto continuó le asió del brazo y los dos mendigos se pusieron en marcha. Al cabo de algún tiempo, se detuvieron ante un restaurant situado en una obscura callejuela.

El filántropo abrió la puerta y dijo al ciego: —Pase usted. Y después de haber buscado una mesa junto á la estufa, le hizo sentar y se sentó también él.

—¿Qué bien se está aquí!—exclamó el ciego. Su bienhechor llamó á la camarera que servía y le dijo: —Una sopa y un cocido.

—¿Y para usted?—preguntó la muchacha. —Para mí, nada. Cuando trajeron la pitanza, el ciego se puso á comer pausadamente, sin hablar. El filántropo le contemplaba, cortando pedacitos de pan que daba al perro, que estaba debajo de la mesa.

Terminada la comida, dijo á su compañero: —Ahora va usted á beber un vaso de vino. Y después preguntó á la camarera: —¿Cuánto es? —Setenta y cinco céntimos.

Nuestro hombre pagó, dió diez céntimos de propina é hizo levantar al ciego. Cuando estuvieron nuevamente en la calle, le preguntó: —¿Vive usted muy lejos? —¿Dónde estamos? —Cerca de la estación de San Lázaro.

—¿Dónde está el cobertizo situado al otro lado del río? —Voy á acompañarle á usted un rato. Sin explicarse el por qué, el bondadoso protector del ciego tenfense en aquel momento por el hombre más dichoso de la tierra.

Caminaba silencioso, perdido en un ensueño interminable, sin pensar siquiera que él tampoco había comido desde el día anterior y que no tenía un hogar donde refugiarse, olvidando su miseria, sus trabajos y que también era mendigo digno de lástima. De cuando en cuando decía al ciego: —¿Voy demasiado de prisa? ¿Está usted cansado? El ciego le contestaba con acento de humildad y de gratitud: —No, caballero.

Y su acompañante se deleitaba al oírse llamar así, mezclado por la ilusión que daba al otro y que el otro le devolvía, tomándolo por un rico bondadoso y caritativo. Cuando llegaron á los muelles, el ciego, al notar la frescura del agua, dijo: —Desde este instante puedo seguir solo, en compañía de mi perro.

—Si voy á dejarle á usted—contestó el otro como si hablara en sueños. Un pensamiento extraño acababa de asaltar su cerebro. ¿No se había producido aquel espejismo tantas veces deseado? ¿No había tenido por algunos instantes la ilusión de felicidad? ¿Podría sospechar acaso el pobre ciego que se había apoyado en el brazo de un mendigo como él? ¿Y él mismo no había podido creerse rico por algunos momentos?

Pero, al fin, vino la realidad á borrar todas aquellas visiones y espejismos. —Sí, voy á dejarle á usted—repitió.—El improvisado filántropo se detuvo, y registró los bolsillos para ver si le quedaban algunos céntimos. Pero no había nada en ellos.

Estrechó la mano al mendigo, y al decirle éste: —Gracias, caballero... Dígame usted su nombre para que lo repita en mis oraciones—murmuró en voz baja: —No vale la pena. Siga usted su camino y quede usted con Dios.

Dió auto continuo algunos pasos, se detuvo y se puso á contemplar el agua. A los pocos instantes se arrojó bruscamente al río. —¡Soorrol! ¡Soorrol!—exclamaron á un tiempo varias voces.

El ciego, inmóvil y zarandeado por la gente que corría presurosa, preguntó: —¿Qué pasa? ¿Qué ha sucedido? Un chicleño le contestó sin detenerse: —¡Un mendigo que acaba de tirarse al río!

El ciego se encogió de hombros, y murmuró: —¡Al menos, eso ha tenido valor para suicidarse!

Después dió un puntapié á su perro y se puso en marcha, explorando el terreno con su bastón, con la cara tendida hacia el cielo y sin conocer la esencia del drama íntimo en que tan importante papel acababa de desempeñar.

DE SAN SEBASTIAN

El regreso del ministro de Agricultura.

El conde de Romanones ha regresado esta tarde á Madrid en el primer expreso, acompañado de su secretario particular el Sr. Brocas y el concejal del Ayuntamiento de Madrid señor Estelal.

En la estación fué despedido el ministro por su familia, por el Sr. Mellado, las autoridades locales y numerosos amigos políticos.

El ministro de Agricultura pensaba hacer su viaje en el segundo expreso, pero lo ha adelantado por conveniencia de la hora de llegada. El ministro y sus acompañantes hacen el viaje en el break de Obras públicas.

Propúese el conde de Romanones, en cuanto llegue á Madrid, comenzar inmediatamente los trabajos para conjurar la crisis agraria en Andalucía y los demás asuntos que le preocupan en los momentos presentes.

Más noticias. El Sr. Mellado ha recibido un telegrama del comandante del puesto de la Guardia civil de Zarzú, en el que da cuenta de varios desprendimientos de tierras ocurridos en los terraplenes de la carretera que pasa por aquella población, á consecuencia de las recientes lluvias.

El embajador de Inglaterra saldrá mañana de San Sebastián con dirección á Londres, en uso de licencia.

El ministro de jornada, después de despedir al conde de Romanones, fué á Miramar y desde allí se dirigió al hotel de Londres para conferenciar con el presidente del Consejo de ministros, quien no ha salido en toda la tarde de su despacho.

Esta mañana conferenciaron con el encargado de Negocios de Francia y el embajador de Alemania.

Nada manifestaron ambos señores á su salida del hotel; pero no es aventurado suponer que continuaron tratando de la proyectada Conferencia internacional.

Últimas noticias del estado del Infante.—La infanta Isabel en San Sebastián. El infante D. Fernando continúa en el mismo estado de gravedad.

Como se había anunciado, en el rápido llegó, procedente de La Granja, la infanta Isabel. En la estación la esperaba S. M. el Rey, que vestía uniforme de almirante, el presidente del Consejo de ministros, el ministro de jornada, el duque de Sotomayor, las autoridades y numerosas señoras.

La ilustre viajera y D. Alfonso, se trasladaron á Miramar en el automóvil eléctrico de la Reina.

El infante D. Fernando

El infante D. Fernando se encuentra gravísimo. El caso es desesperado, y los médicos Sres. Grinda, Ledesma y Alabern no se separan ni un instante de la cabecera del paciente.

Es posible que esta tarde entre en el período agónico, pues se espera de un momento á otro un fatal desenlace en su enfermedad.

El infante, que tan serios cuidados inspira nació el 6 de Marzo de 1903, á las tres y cuarenta de la tarde.

La presentación del nuevo Infante se verificó poco después, estando presentes el Rey, el Príncipe D. Carlos y la Infanta Isabel.

Además de las personas reales, al acto concurrieron el presidente del Consejo, los ministros de Gracia y Justicia y Estado; el marqués de la Vega de Armijo, como presidente del Congreso; la duquesa de San Carlos, la de Santo Mauro; los duques de Sotomayor y Vistahermosa; generales Pacheco, Carero y Cámara; Sr. Zarco del Valle; marqueses de Hoyos y de la Mesa de Asta; Sáinz de la Maza; conde del Grove, y La Clerva, director entonces de los Registros.

El nuevo Infante fué presentado por su augusta abuela S. M. la Reina. La inscripción en el Registro se hizo al siguiente día, poniendo al recién nacido los nombres de Fernando, María, Antonio, Alfonso, Carlos, Victorino y Federico.

Su bautizo se verificó el 16 con la solemnidad propia del caso, siendo padrinos la Infanta Isabel y el duque de Calabria. Momentos después del bautizo se le pusieron al infante D. Fernando el collar del Toisón, el de Carlos III y la gran cruz de Isabel la Católica.

INFORMACIÓN POLÍTICA

En el Consejo de ministros celebrado últimamente se aprobó una anticipación del Tesoro, importante 200.000 pesetas, para atender á los gastos del viaje á Alemania de S. M. el rey.

Dice un periódico que el jefe del Gobierno es opuesto á la duplicidad de candidaturas para las próximas elecciones, por estimar que cada candidato ministerial debe concretarse á un solo distrito.

El ministro de Hacienda, que continúa dedicado al estudio de los presupuestos, ha manifestado que espera poder redactar en breve plazo el oportuno proyecto de ley.

Acompañado por el subsecretario de Instrucción pública, el marqués de la Vega de Armijo salió de esta corte con dirección á San Sebastián en el expreso de ayer tarde.

El viaje del expresidente del Congreso, que se supone relacionado con cuestiones electorales, ha sido objeto de no pocos comentarios en los círculos políticos.

En vista de las protestas que á diario dirigen los Colegios de Abogados á la Comisión permanente de la Asamblea, contra la conducta que con ésta ha observado el ministro de Gracia y Justicia, se ha reunido nuevamente dicha comisión, adoptando acuerdos de importancia.

Es probable que estos acuerdos se traduzcan en actos de energía, si el Sr. Montero Ríos, á quien se aguarda en cuanto regrese á Madrid, no da las satisfacciones á que se consideran acreedores los Colegios de Abogados por la ofensa que les ha inferido el actual ministro de Gracia y Justicia.

Esta mañana han regresado á Madrid procedentes de San Sebastián y Palma de Mallorca, respectivamente los señores conde de Romanones y general Wayer.

El sábado próximo es posible que se celebre Consejo de Ministros.

Curiosidades.

Gargantúa de viaje. La competencia entre las líneas de vapores transatlánticos, se ha dado á conocer, no solamente por la rebaja de los precios de pasaje, sino también por la abundancia y variedad de los menús que á bordo se sirven. La compañía Cunard ha abierto el record con la lista de las comidas que piensa presentar á los pasajeros de primera y segunda clase que hacen la travesía de Europa á América en el nuevo vapor «Carronia».

Por la mañana, se sirve al pasajero en su camarote el desayuno, consistente en té, café, chocolate con bizcochos ó pan con manteca; además unas peras ó melón.

Más tarde se sirve en el comedor el almuerzo, que consiste en diversos platos de carne, caliente ó fría, huevos, pescado, bollos calientes, liciores ó jarabes.

A las once, caldo con bizcochos.

A las doce, se ofrecen sandwiches sobre cubierta.

A la una, almuerzo, el «lunch», de los ingleses. Se sirven gran número de platos de carne, pescado, huevos, dulces, etcétera.

A las tres de la tarde, sorbete de fruta y dulces.

A las cuatro, té, café, chocolate con bollos ó pan tostado con manteca.

Entre cinco y seis se ofrecen sobre cubierta dulces, confites y mermeladas.

A las siete de la noche, se sirve la comida que consiste en una infinidad de platos variados y preparados con el mayor esmero.

A las nueve, cena, consistiendo en galatinas, sandwiches, fruta, té, café y liciores.

Por de pronto no se dice nada de si durante la noche se servirá aún otra comida para los pasajeros que padezcan de insomnio.

Si este brillante cuadro culinario no se encontrase á menudo oscurecido por las tristes sombras del mar, podrían muy bien combinarse con estos viajes las llamadas curas de cabamiento, y para nombre del buque estaba entonces indicado el de la famosa tierra de «Jauja».

NOTICIAS

Hemos recibido un ejemplar de la magnífica edición del «Quijote», hecha por el Centro del Ejército y de la Armada para conmemorar el tercer centenario de la publicación de dicha obra.

La edición resulta una de las más perfectas y lleva una recopilación de datos históricos sobre la vida de Cervantes.

Agradecemos de todas formas á la Junta Directiva del Centro del Ejército y de la Armada la atención que ha tenido al remitirnos ese ejemplar.

Nuestro querido colega «El Liberal» ha comenzado á publicar en San Sebastián una hoja diaria que tiene gran aceptación.

La iniciativa de «El Liberal» merece aplauso sincero, pues en San Sebastián hacía mucha falta un diario de la tarde, con buena información local y telegráfica, complemento de los diarios de la mañana, que son excelentes.

Felicitemos al querido colega y á la colonia veranante, que con «El Liberal», verá resuelto el problema de poder leer por la noche lo que durante el día sucede en el mundo.

El arquitecto provincial encargado de reconstruir el Nuevo Teatro, ha terminado su misión dictaminando favorablemente.

El teatro, será, pues, autorizado para inaugurar sus funciones.

Hoy serán repartidas 3.860 pesetas entre las lavanderas perjudicadas en el hundimiento del lavadero del Puente de Vallecas.

Anteojos roca precisión. Únicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubosc, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Espectáculos para hoy. APOLO.—A las ocho y media.—El pobre Valbuena.—El perro chico.—El alma del pueblo. La favorita del rey.

RECORO SALAMANCA.—Ayala 1, Castellana, 10.—Panorama del sitio de Puerto Arturo, pintado por Xuañar, Cinematógrafo.—Patines.—Carrusel, y otras atracciones.

Miércoles y sábados, moda.

RECORO ARGÜELLES.—Funciones para hoy tarde y noche.—Patines, carrusel, tiro al blanco y cinematógrafo con preciosas vistas de actualidad. Grandes atractivos. Martes y viernes días de moda.

Concierto por la banda del Rey.

SALON DE ACTUALIDADES.—Todas las noches Candelaria Medina.—Pastora Imperio, Mile. Dolly, pupúe mecánica.—Balla Charito Olivares. Carmen Díaz Adela Cubas. Marieta Bilbao. Colombina. Las Trebolinas.

Imp. del FOMENTO NAVAL, San Bernardo, 19

J. & A. NICLAUSSE

Société des Générateurs inexplorables «BREVETS NICLAUSSE»

24, Rue des Ardennes, —Paris (XIX°)

Fuera de Concurso, Miembro del Jurado en las Exposiciones Universales de París, 1900, y San Luis, 1904.

DIRECCION TELEGRAFICA Instalaciones en las Marinas de guerra Constructores concesionarios extranjeros

GENERATEUR-PARIS FUERZA EN CABALLOS DE LAS INSTALACIONES MARINAS DE GUERRA

Table with 3 columns: Marina, Caballos, and other details. Includes entries for Marina francesa, inglesa, americana, japonesa, italiana, rusa, española, turca, alemana, argentina, chilena, portuguesa.

Total 12 marinas de guerra, 72 buques y 735.900 caballos.

Cabe añadir á las cifras anteriores una fuerza de 80.000 ca allos repartidos en 80 buques mercantes, entre los que cuentan dos paquebotos de 15.000 caballos y 83.000 toneladas cada uno. Marinas de recreo 3.000 caballos.

Aplicaciones en la industria.

300.000 caballos: fuerza, potencia, alumbrado eléctrico, calefacción, utilización de gases perdidos, etc., etc.

Table with 3 columns: Caballos, and other details. Includes entries for Central general de electricidad de Pontypridd, Lebon y C., C.ª eléctrica del Sector de la ribera izquierda, Ciudad de París (Talleres de Colomnes), C.ª Gral. de Electricidad, Exposición Universal de París 1900., C.ª de electricidad del Ouet-Parisien, C.ª de gas de Lyon, C.ª Fresno, Sociedad industrial de nímicos.

Table with 3 columns: Caballos, and other details. Includes entries for Sociedad lenese de alumbrado eléctrico, Dunhot-Frémoux-Delplanque, C.ª Pn. de tranvías, Batlle y Hernández, Fundición de cañones de Bouges, Stación Central de Cayena, Stación Central de Londres, Casa Ménéier (Noisiel), Almacenes «Bon Marché», C.ª de ferrocarriles del Oeste, Antigua Sociedad de alumbrado eléctrico de Tolón.

Table with 3 columns: Caballos, and other details. Includes entries for C.ª francesa de conglomerado de hulla, M. André (A) fabricante de aceite, Sociedad industrial pour la Schappe, Beneficencia pública Paris, Exposición de San Luis, Hospital Lariboisiere, Sociedad de los Establecimientos Ostel-Vinay, Arsenal de Brest, Torre Eiffel, Sociedad Tolonana de electricidad, Fábrica nacional de pólvora de Moulin Blanc.

Resumen de las principales ventajas de estos generadores

Son los más ligeros. Los de más reducido volumen. Los de más fácil puesta en presión. Los más rápidos y sencillos en sus órganos, siendo insignificante el gasto de conservación. Son los únicos cuyos tubos están únicamente sujetos á los tornillos y están equilibrados por presión. Dan al máximo de economía el consumo de agua, sin auxilio de aparato alguno. Ofrecen una gran superficie de parille en un espacio determinado.

Representante exclusivo en España: D. Ricardo Zaragoza

Barcelona-Valencia, 223

Representante exclusivo en España: D. Ricardo Zaragoza

