

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVII

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Sábado 6 de Febrero de 1916

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.168

El bloqueo submarino

Un nuevo aviso del Almirantazgo alemán confirma sus propósitos de impedir el acceso de toda clase de buques a las costas inglesas, fijando la fecha del 18 del actual para comenzar un ataque a cuantas naves se acerquen a ellas, sin distinción de banderas, en vista de que el Gobierno de Londres ha dispuesto que se use el pabellón neutral por los barcos británicos.

Nada tiene de sorprendente la determinación alemana. Bloqueado su país rigurosamente desde el principio de la campaña, es indudable que si no hizo lo mismo con su enemiga es porque no le fué posible, ni disponía de medios adecuados para conseguirlo.

En cuanto al efecto práctico que pueda derivarse de una acción activa de los submarinos, el dictamen de los técnicos, sin ser definitivo, es unánime. Es relativamente fácil escapar al ataque de esos modernos aparatos, y los hechos lo van comprobando así.

Pero una cosa es la Marina de guerra que, en cumplimiento de su deber, desafia toda clase de riesgos, y otra la de comercio, que se juega, además de la vida de sus tripulantes, el dinero del armador y de los aseguradores del cargamento, sin que la finalidad del viaje sea otra que obtener una ganancia en la mayoría de los casos.

La subida de las primas de seguro, y de los fletes, en consecuencia, ha sido inmediata, perturbando un tráfico que se hacía gala de mantener libre a pesar de las circunstancias.

El efecto moral ha sido grande en toda la Gran Bretaña, pues allí no se resignan a la idea de que nadie sea capaz de presentarles en los mares obstáculos apreciables, y no es fácil devolver la tranquilidad a los espíritus ante los hechos ocurridos en estos días, puesto que en una semana han desaparecido cinco vapores a causa de los torpedos lanzados contra ellos desde lo profundo de las olas.

A pesar de todo, nadie se hace grandes ilusiones en Alemania sobre el resultado final de ese bloqueo. Las costas inglesas son demasiado extensas para que se las pueda convertir en accesibles por medio de unos cuantos submarinos, que no pueden multiplicarse mucho, porque es sabido que se estorban unos a otros.

Sucedará con esto como los raids aéreos, cuyos efectos materiales ya se van viendo. Pero el estado de alarma que ambas acciones, la submarina y la de los aires, han producido y producirán en la opinión, aumentarán el desaliento de los enemigos de Alemania, al ver que ésta no sólo resiste el avance de los mejores ejércitos continentales, sino que devuelve golpe por golpe, en los límites de lo posible, fuera de los campos de batalla, al par que aguanta de un modo inesperado en el terreno de las subsistencias y del dinero.

Un equilibrio bastante sensible en los elementos militares y un deseo mutuo de no exponer las fuerzas navales, van prolongando la campaña de un modo que parece indefinido, siendo general la idea de que ninguno de los bandos se halla en condiciones de obtener un éxito brillante como en otras guerras.

El final se espera del cansancio, de la estimación de los perjuicios, del balance en que éstos se vean apreciados en su justo valor. Más breve, de que Inglaterra se convenga de que no puede aplastar a su adversaria.

Desde este punto de vista el bloqueo submarino puede ser un factor más que contribuya a que los gobernantes ingleses hagan uso de un sentido práctico al que deben la grandeza de su país, sin terquedades inútiles que suelen costar muy caras.

Los príncipes de Salm Salm

Desde ayer se encuentran en Madrid los príncipes alemanes de Salm Salm, que se hallan emparentados con la real familia.

Los príncipes se hallaban, cuando surgió la guerra, realizando una excursión en África. Fueron detenidos por fuerzas inglesas y conducidos a la Colonia del Cabo.

Allí fueron puestos en libertad, después de haber exigido al príncipe las fuerzas inglesas palabra de honor de no hacer armas contra los Ejércitos aliados, mientras dure la actual contienda.

Los príncipes de Salm Salm se alojan en Palacio en las habitaciones que pertenecieron a la infanta doña María Teresa.

Han sido cumplimentados por el embajador

de su país y por gran parte de la colonia alemana residente en Madrid.

Los príncipes de Salm Salm han visitado el Museo de Pinturas, acompañados de la infanta doña Beatriz de Coburgo.

Esta noche salen para Gibraltar.

DECLARACION OFICIAL

Inglaterra, bloqueada

ROMA, 6.—La notificación que el Estado Mayor del Almirantazgo alemán ha publicado, relativo al bloqueo del Reino Unido, dice:

«Se conceptúan como territorios en estado de guerra a todas las aguas jurisdiccionales que encierran a la Gran Bretaña e Irlanda, con inclusión del Canal de la Mancha.

Desde el 18 de Febrero se procederá a la destrucción de cualquier barco mercante enemigo, sin que sea posible responder de la vida de la tripulación y de los pasajeros, o del peligro que encierra la navegación en tales condiciones.



MELILLA: EL GENERAL JORDANA RODEADO DE JEFES Y OFICIALES

A iguales contingencias se verán expuestos los barcos pertenecientes a naciones neutrales, vistas las disposiciones tomadas por las autoridades británicas tocante al abuso que permiten hacer de los pabellones de naciones neutrales, y en razón de los hechos inherentes a toda guerra naval; lo que hace suponer que los barcos neutrales no siempre podrán quedar a salvo de destrucción eventual.

No hay peligro inmediato para los barcos que navegan al Norte de las islas de Shetland, en aguas orientales del mar del Norte y en una extensión mínima de 30 millas, costeano Holanda.

Para esclarecimiento de dicha notificación el Gobierno alemán publicará una Memoria, dirigida tanto a los aliados como a los neutrales y a los enemigos, explicando las medidas de represión que se ha visto obligada a tomar Alemania, en vista de que Inglaterra ha infringido las leyes de derecho de gentes con disposiciones que tienden a anular el comercio de las naciones neutrales con Alemania.

El Gobierno alemán anuncia con tiempo, a enemigos y neutrales, sus futuros planes, para permitir a unos y otros el tomar sus disposiciones.»

EN LA BAHIA DE SANTANDER

HUNDIMIENTO DEL "ALFONSO XIII,"

SANTANDER, 6.—Anoche, a las diez, se fué a pique el magnífico trasatlántico Alfonso XIII, en medio de la bahía, en el mismo fondeadero.

Al ocurrir el hundimiento hallábase en la bahía los vapores auxiliares de la Compañía, el de los prácticos y otros muchos que habían acudido a las demandas de auxilio hechas con la sirena por el barco siniestrado.

También había mucho público en los muelles.

El hundimiento ha sido producido por la segura portilla de estribor, que se dejó abierta después de estar trabajando hoy durante todo el día a bordo del Alfonso XIII.

De los que estaban en el barco, unos se hallaban durmiendo y otros sobre cubierta; pero ni unos ni otros notaron nada extraordinario hasta que se inició el hundimiento por la banda de estribor.

En cuanto se observó la inclinación del barco se produjo la natural alarma. Algunos de los tripulantes se arrojaron al agua y fueron salvados por los vaporcitos, que les echaron sus salvavidas. Afortunadamente, la mayor parte de la tripulación estaba en tierra. A bordo sólo habría sesenta y tantos tripulantes con algunos obreros de la Casa Corcho, que estaban haciendo una reparación y se quedaban a dormir en el buque. Este carecía de vigilancia.

A esto se atribuye principalmente el accidente; porque nadie notó que el trasatlántico hacía agua hasta que ya la inclinación que a estribor iba tomando alarmó a los que permanecían

despiertos en los camarotes y dieron la voz de alerta. Entón se produjo a bordo la natural confusión, porque los que estaban durmiendo salieron asustados y se dispusieron a utilizar la caldereta para hacer sonar la sirena.

Todos fueron salvados.

Entre los primeros que llegaron a bordo del Alfonso XIII figuran el capitán del buque, Sr. Sopenana, y el capitán inspector de la Compañía, Sr. Campón, que subieron a cubierta y allí permanecieron hasta que, convencidos de que ya no quedaba nadie a bordo, bajaron al vaporcito auxiliar, embarcando por el costado de babor.

En la Casa consignataria cambiaron impresiones con algunas de las personas que se hallaban dentro del buque acerca de las causas que originaron la pérdida de éste.

En el Alfonso XIII se había estado trabajando hasta las cinco de la tarde, en algunas reparaciones, por numerosos obreros, como he dicho antes, de los talleres de los Sres. Corcho, sin que éstos notasen nada anormal.

Se espera poder poner a flote el buque dentro de unos días, para lo cual se ha pedido a los puertos próximos vapores bombas.

Durante la marea los buzos reconocerán el barco y tratarán de cerrar la portilla para en seguida empezar a echar en bajamar y ver si la embarcación queda a flote. Las pérdidas han sido grandes, porque había a bordo del buque, que debía salir para la Habana el día 14, bastantes toneladas de mercancías, entre ellas 1.600 fardos de tabaco que aun no había descargado. El Alfonso XIII está totalmente hundido y queda sobre un lecho de arena a 12 metros debajo del agua, en medio de la bahía, en el mismo fondeadero.

EL TEMPORAL

Las murallas de Cádiz

CÁDIZ, 8.—El temporal, que se ha recrudecido nuevamente, ha ocasionado más destrozos en la muralla Sur.

Los nuevos hundimientos del campo del Sur corresponden a la espalda del edificio de la catedral.

Los agujeros que se ven en la superficie tienen un diámetro de 10 metros.

El sitio amenazado es el de mayor tránsito; especialmente en los días de invierno se ve concurridísimo.

Se ignora el alcance de estos daños. Numeroso público estuvo todo el día estacionado ante el lugar donde se han producido los destrozos.

Uno de los socavones, que es enorme, llegaba esta noche hasta los muros de la catedral.

El jefe de Obras públicas conferenció con el alcalde interino, manifestándole que había telegrafiado al director general del ministerio de Fomento, y que había recibido una carta del Sr. Ugarte anunciándole envío de fondos.

El obispo, alarmado ante el peligro en que se encuentra el palacio episcopal y la capilla de las reliquias de la catedral, telegrafió al señor Ugarte pidiéndole remedio urgente.

Hay verdadera expectación en el vecindario.

Captura de un velero alemán

LONDRES, 6.—El Tribunal de presas acaba de declarar legal la captura del vapor alemán «Viganelle», realizada el 6 de Enero en el paso de Calais.

El «Viganelle» había salido en el mes de Junio último de Nicaragua con cargamento de madera, destinado a Hamburgo, y toda la tripulación ignoraba el día de la captura que Europa estaba en guerra.

Así, fué una gran sorpresa para estos marineros cuando un navío inglés, después de haberles saludado con un cañonazo, les declaró que su barco constituía una presa de guerra.

En la Audiencia, el presidente felicitó a los marineros alemanes por su dicha ignorancia, que les había ahorrado largos meses de ansiedad.

DEBATES PARLAMENTARIOS

EL PROYECTO DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Y HABILITACIÓN DE PUERTOS MILITARES

Discurso del almirante Ruñón

Comenzó ayer tarde en la Alta Cámara la discusión del proyecto de ley de construcciones navales, consumiendo el primer turno en contra de la totalidad el almirante de la Armada y ex ministro de Marina señor marqués de Pilares.

La extraordinaria extensión que el ilustre orador dió a su discurso nos impide publicarlo íntegro, limitándonos por esto a reproducir los párrafos siguientes:

El señor marqués de Pilares: Difícil es, señores senadores, la situación en que me encuentro ante un proyecto que no satisface mis aspiraciones, y ante el deseo constante de no oponerme a nada que signifique aumento del poder naval de la Nación, hasta lograr aquel que necesita, si no para intervenir por derecho propio en todas las contiendas mundiales, por lo menos para capacitarse a fin de que el peso de su opinión sea perceptible en la balanza del equilibrio europeo.

Exigencias reglamentarias de todos conocidos hacen que el que en estos momentos tiene el honor de dirigirme la palabra se encuentre en la situación un tanto anómala, pero muy frecuente en nuestras lides parlamentarias, de consumir un turno en contra de la totalidad de un proyecto que no se desea combatir.

Miembro de aquella Comisión creada en 1904 por el señor duque de Veragua, para determinar la composición de las fuerzas navales que mejor hubieran de servir a las necesidades del país, fué en ella mi constante deseo que desde un principio se fijasen las aspiraciones totales de la Nación en materia naval, que se fijase de antemano aquella meta en que podrían coincidir las necesidades del poder naval con la posibilidad económica de mantenerlo, y la relación de aquellas fuerzas navales con la política exterior que hubiéramos de desarrollar, que todavía no está suficientemente definida ni estudiada, y como aspiración mía, en aquella Junta señale que la aspiración total de la Nación debía ser llegar hasta un núcleo de escuadra de 12 acorazados, con sus correspondientes auxiliares de cruceros, torpederos y submarinos, si bien a éstos en aquella ocasión solamente se les mencionaba como un elemento de enseñanza y de entrenamiento para las tripulaciones.

Importa llevar al país el convencimiento de que siendo los grandes acorazados, las grandes máquinas de guerra que flotan sobre el mar, componentes de todas las maravillas creadas por la inteligencia y el esfuerzo del hombre, grandes productos de todos los trabajos manuales, fortalezas flotantes que a manera de estuches gigantescos en que van encerradas todas las maravillas del ingenio humano, y de los esfuerzos manuales, importa llevar al convencimiento del país, repito, que cuanto más se construya, cuanto más se aumente el poder naval de la nación, no sólo aumentará su poder material para el combate, para la defensa y garantía de la integridad de su territorio, para su grandeza y su gloria si fuera necesario, sino que al propio tiempo que se utilizan los caudales y los brazos, se emplean todos los materiales que en nuestra patria brinda prodigal la naturaleza; todo aquello que es efecto manual de la vida trabajadora de los hombres para la construcción de un acorazado o a su aprovisionamiento concurre el hierro, el acero, el bronce, el cobre, todos los metales en sus distintas combinaciones y aleaciones, las máquinas, las herramientas, las anclas, las cadenas, armas blancas, cañones, carabinas, proyectiles, explosivos, pólvoras, maderas, muebles, cristales, viveres, medicinas, calzados, un formes, instrumentos de precisión, cronómetros, relojes, anteojos, telémetros, termómetros... cuanto produce la naturaleza o elabora la mano del hombre, otro tanto se emplea, se construye o se adquiere para la Marina, que reparte su importe entre esas grandes y pequeñas industrias a que me he referido antes y que a su sombra nacen, viven y se desarrollan, contribuyendo al engrandecimiento nacional y al aumento de los recursos del Tesoro.

Pero para que todo esto se verifique, lo primero que se necesita es que todo aquello que produzca dentro del país, y a eso debe encaminarse la tendencia de los Gobiernos, porque de no ser así no hay Gobierno, ni fuerza, ni modo alguno de evitar que una parte de los millones que se emplean en ello salga de las fronteras y vaya a enriquecer otras naciones a costa de la nuestra.

Pero, por el contrario, cuando todo eso se haya logrado, cuando dentro de nuestra pro-

pia Patria se produzca todo lo que nos es necesario para la consecución de ese poder naval, entonces podrá decirse en España, como se dice en Inglaterra y empieza a decirse en Alemania y en los Estados Unidos, que todas esas magníficas construcciones, todos esos grandes elementos de la defensa nacional, todo eso que contribuye al engrandecimiento de la Nación, al respeto del mundo y a la consideración que no se presta a las naciones pobres, todo eso a la nación poseedora de esos elementos industriales, a la nación considerada en el conjunto de su riqueza nacional, no le cuesta absolutamente nada.

Esta paradoja financiera tiene su explicación, porque todos esos caudales que constituyen enorme cantidad de millones en el presupuesto de la Marina, que en Inglaterra ha llegado a 1.300 millones, todo ese volumen de caudal de oro y de libras esterlinas que corre constantemente por la Nación, pasa rápidamente de los contribuyentes al Estado, del Estado a los arsenales, de los arsenales a los astilleros, de los astilleros a los constructores, de los constructores a los contratistas, de los contratistas a los productores y de los productores otra vez al Estado en forma de tributo. De modo que después de recorrido ese ciclo, resulta que toda esa fortuna de vuelta a la Nación como río caudaloso que va fecundando todas las industrias y vuelve al punto de partida sin haber perdido una libra esterlina.

Al cabo de cierto número de años, la Nación ha multiplicado su poder militar y cuenta con más escuadra, más acorazados, más submarinos, tiene de todo aquello que constituye un cerco, una frontera, una muralla de acero, dentro de la cual puede el país consagrarse tranquilamente a producir y expandir todas sus industrias y todas sus riquezas; pero sus libras esterlinas no estarán donde estaban, pero están ciertamente dentro de la Nación, y su global riqueza no se ha amenguado en una sola.

Por esta razón, digo que hemos debido fijarnos en esos dos puntos esenciales: primero, en determinar de una manera franca, siquiera sea teórica por el momento, con propósito firme de someterse a ella, cuál ha de ser la cuantía total del poder naval de la nación, dejando para proyectos parciales sucesivos la determinación de los grupos, la composición de ellos y lo que han de costar; y segundo, que hemos debido hacer una propaganda que no hemos hecho, una propaganda análoga a la hecha en Alemania bajo los auspicios del Emperador antes de empezar la reconstitución de su poder naval, en virtud de la cual los oficiales capacitados para ello, llevando modelos de buques, de arsenales, de cañones, de juguetes navales, hasta en cine matógrafos, han recorrido las poblaciones, principalmente del interior, para enterar a la nación de cuál era la importancia y la utilidad que prestaban los acorazados, las escuadras y los elementos de combate naval de todo género.

Sentadas estas dos premisas, que son comunes a todos los proyectos, vamos ahora a examinar este que se nos presenta a discusión.

¿Y cómo es, digo yo ahora, haciéndome esta pregunta, que siendo constante la consignación en todos los proyectos de escuadra del acorazado como tipo principal, como tipo madre de todas las escuadras, en el actual proyecto, en el que estamos discutiendo, se omiten completamente los acorazados, es decir, desaparecen de esta segunda edición del proyecto de Mayo, como si no hubieran existido? ¿Cómo es que esto sucede siendo el proyecto confeccionado precisamente por el mismo ministro de Marina que hace ocho meses, en el de Mayo, pidió que se construyeran los acorazados, y que la Comisión parlamentaria, la única que dió dictamen entonces y que lo ha dado ahora, al modificar, no diré corregir, ese proyecto del ministro, lejos de suprimirse los acorazados, lo que hizo en Mayo fué aumentarlos? ¿En qué consiste esto? Pues consiste, según todas las referencias, según lo que sabemos, según todo lo escrito y según los propios discursos del señor ministro de Marina, en que las enseñanzas de la guerra actual han llevado a su ánimo tal duda que, si no está inclinado a proscribir por completo los acorazados y a lanzarles la excomunión mayor, por lo menos está temeroso (de esto, con más razón) de que esas enseñanzas, cuando se obtengan, si es que llegan, nos obliguen a modificar la estructura de dichos acorazados.

Pero yo pregunto después de esto: ¿cuáles son las enseñanzas de la guerra actual para convencernos de que el buque acorazado es inútil, o para presumir que no ha de hablarse

LA GUERRA EUROPEA

INFORMES OFICIALES

Las operaciones en Francia

Comunicados del Gobierno francés.

PARÍS, 5.—Esta tarde se ha facilitado el siguiente comunicado oficial:

«En Bélgica los aeroplanos alemanes han desplegado gran actividad.

El comunicado de ayer tarde señala la toma de una trinchera en Oesie de la carretera de Arras a Lila (Norte de Ecurie).

Esa trinchera molestaba a las tropas que ocupaban el terreno que habíamos conquistado hace algunos días al Este de la misma carretera. La hicimos saltar con minas, e inmediatamente después un destacamento de zuevos y de infantería ligera de África se instaló fuertemente en ella. Todos los alemanes de la trinchera tomada han sido muertos o prisioneros.

Nuestra artillería ha hecho callar las baterías enemigas cerca de Adinter (al Sur de Arras), en Rozieres (al Noroeste de Albert), en Henin (al Noroeste de Peronne) y, finalmente, en el sector de Pailly (al Sur de Noyon).

Nada que señalar en la región de Perthes.

En Argona hubo sólo el ataque de Bagatelle. Ese ataque, que nos había hecho perder un centenar de metros de trincheras, provocó por nuestra parte dos contraataques, que no sólo nos han devuelto nuestros cien metros, sino que nos han hecho ganar terreno más adelante.

En los Vosgos, únicamente ha habido combates de artillería.

Nada nuevo en el resto del frente.»

El comunicado de esta noche dice:

«Durante la noche del 4 al 5 varias fracciones alemanas intentaron, sin éxito, salir de las trincheras en Nuestra Señora de Loreto.

El tiro eficaz de nuestra artillería en el valle del Aisne, en Champaña y al Norte de Beau-sejour permitió a nuestras tropas avanzar durante la noche.

Al Norte de Massiges el enemigo intentó un ataque, que fué rechazado.

En el Argona consolidamos las posiciones en los terrenos que reconquistamos en Bagatelle.

En Alsacia ha sido repelido un ataque alemán al Sur de Altkirch.

Un aeroplano alemán ha bombardeado Saint Dié, y a consecuencia de la explosión de las bombas han perecido cuatro paisanos.»

Del Cuartel general alemán.

ROMA, 6.—Comunica el gran Cuartel general alemán que en la frontera de Prusia oriental, al Sur del río Memel, fueron rechazados los nuevos ataques rusos.

Al Este de Bolimof fracasaron todos los ataques dirigidos por los rusos contra las posiciones recientemente tomadas por los alemanes.

El número de prisioneros hechos desde el día 1.º ascienden a 26 oficiales y unos 6.000 soldados.

Comunicado del Gobierno austriaco.

ROMA, 6.—Telegrafían oficialmente de Viena que ayer no hubo en Polonia ni en la Galitzia occidental cambio alguno notable.

En los Cárpatos, la lucha sigue tan violenta como en los días anteriores.

En su frente occidental, el enemigo ha sido rechazado, mientras que en las montañas selváticas del centro, las fuerzas austriacas han ganado terreno, después de apresar a algunos centenares de rusos.

Combates en carnizados.

PARÍS, 6.—Telegrafían de San Petersburgo el siguiente despacho oficial:

«Después de haber concertado, desde por la mañana, un fuego violento sobre la región de Borgimof, los alemanes tomaron una ofensiva impetuosa, obligando a una de nuestras unidades a replegarse a la segunda línea de trincheras. Sin embargo, un contraataque de las unidades cercanas desalojó al enemigo de todas las posiciones que había ocupado y le causó pérdidas considerables.

Al mismo tiempo que atacaban Borgimof, los alemanes dieron una serie de ataques encarnizados contra el frente de Gumine-Mozhely, que protegía el conuég violento de artillería.

Has ta la doce del día rechazamos a los esos ataques, unas veces con nuestro fuego y otras a la bayoneta.

Entre las doce y las dos de la tarde, los alemanes, gracias a una acción enérgica de su artillería contra nuestras trincheras, lograron ocupar una parte de éstas; pero desde las dos de la tarde emprendimos un contraataque general, a cuyo fin, en la noche del 31, el enemigo no conservaba más que una pequeña parte de nuestras trincheras avanzadas y un castillo.

La victoria de los alemanes en la región de Borgimof ha sido, por lo tanto, insignificante, si se consideran las pérdidas que nuestro fuego y nuestros ataques a la bayoneta les causaron.»

Del Cuartel general alemán.

ROMA, 6.—Comunicado del gran Cuartel general alemán:

«En la frontera de la Prusia oriental, al Sur del río Memel, fueron rechazados los nuevos ataques rusos.

Al Este de Borgimof fracasaron todos los ataques de los rusos contra las posiciones recientemente tomadas por los alemanes.

El número de prisioneros hechos desde el día 1.º asciende a 26 oficiales y unos 6.000 soldados.»

INFORMES NO OFICIALES

La guerra en Oriente

Comunicado del Gobierno ruso.

PARÍS, 6.—Desde Petrogrado transmiten el siguiente comunicado oficial del Estado Mayor general ruso:

«Progresamos en Prusia oriental, donde continúa encarnizada batalla.

Progresamos también en la orilla izquierda del Vístula, y cerca de Borgimof tomamos dos líneas de trincheras, expulsando, además, a los alemanes de Gumine e invadiendo nuevas tropas, después de encarnizada lucha, los dominios de Voliaschid Lovska.

En los Cárpatos hay trabada batalla furiosísima.

En los desfiladeros de Dukly, hasta los de

a guerra en el mar

Corsario alemán a pique.

PARÍS, 6.—Un telegrama de Buenos Aires da cuenta de que el ceroso inglés *Australia* ha echado a pique, no lejos de la costa de Patagonia, al buque alemán *Woermann*, que iba armado en corso.

Alarma en Francia.

En Francia aumentan los temores de que hayan sido presa de los corsarios alemanes algunos vapores que no han llegado a su respectivo puerto de destino en la fecha prevista. Sobre todo, en los centros de seguros marítimos, el pesimismo es cada vez mayor, y se elevan rápidamente las primas de seguros, y más aún las de reaseguros. Dijérase que constituyen el barómetro de probabilidades de capturas y pérdidas.

Le Temps, en su número del 31 de Enero, citaba el caso de los vapores «Hemisphère» y «Potarow», que zarparon de Inglaterra con rumbo a América, y no llegaron en la fecha debida al puerto de destino. Reproducía el periódico francés la información de *The Times*, en la que atribuíase al «Kronprinz Wilhelm» la responsabilidad por la carencia de noticias sobre aquellos buques.

De entonces acá ha aumentado la lista, en la que figura el «Highland Bruce», del que nada se sabe desde el 5 de Enero, en que zarpó de Vigo para Montevideo, tras de efectuar generalmente en veintidós días los buques de la Compañía a que el «Highland Bruce» pertenece.

A este buque, destinado al transporte de carnes en conserva, hay que agregar los siguientes, que la falta de noticias hace suponer desaparecidos:

de submarinos, en las proporciones debidas, y determinarlas es precisamente el estudio que deben realizar los Centros técnicos. Estos deben averiguar la proporción en que esos tipos deben existir para que la Marina sea completa y pue la disponer de cada clase de buques para aquello a que correspondan sus condiciones especiales, y así se evitarán fracasos y se tendrán grandes probabilidades de acierto.

Cuarta. Que si por las razones de prudencia a que he aludido y que he reconocido en el señor ministro de Marina, hubiera razones fundamentales, que yo no conozco, pero que puede haberlas, para creer que hay motivo de suprema prudencia, para no empezar la construcción de esos acorazados hasta que pasen los meses necesarios para que llegue esa enseñanza que S. S. espera y que para mí no es necesaria, eso debe consignarse en la ley, como se hizo en la de 1887, diciendo que además de los buques del proyecto podrán construirse acorazados cuando las circunstancias lo aconsejen.

Y si el señor ministro de Marina o el Gobierno no quieren contraer este compromiso que a nada les obligaría, porque de todas maneras en su caso tendrían que volver al Parlamento para presentar el oportuno proyecto de ley, deben consignarlo por medio de declaración tan formal, tan autorizada y tan completa, que sirva de garantía y de argumento cuando de este asunto se trate o para justificar que el aplazamiento acordado es sólo transitorio, de poco tiempo, del que se tarde en recoger las enseñanzas de la guerra o en ver que ésta se acaba sin haberlas dado. Y que respecto a los grandes diques deben construirse o emplearse los actuales si es posible, no en el porvenir, sino inmediatamente uno en cada base naval.

(Al terminar el Sr. Auñón fué muy aplaudido por la Cámara.)

Al marqués de Pílares contestó por la Comisión el Sr. Luaces, defendiendo el dictamen y haciendo constar que en éste no se pretende demostrar la inutilidad de las grandes unidades, pues en el proyecto sólo se trata de atender a la defensa de las costas españolas.

Para esta finalidad—dice—bien se ha de mostrado en la actual guerra la utilidad de los submarinos, que, con las minas, completan el medio defensivo.

El señor marqués de Píla es rectifica, sostiene lo su criterio en favor de la construcción de grandes acorazados, que son y serán siempre un poderoso elemento ofensivo y defensivo.

Afirma que con los 28 submarinos y cuatro cruceros proyectados no estarán suficientemente defendidas las extensas costas de España.

Rectifica también el Sr. Luaces, y se suspende esta discusión.

Los fletes de los carbonos

Buscando solución a un conflicto.

BUENOS AIRES, 6.—Para tratar con los navieros sobre un conflicto surgido entre los mineros de carbón de Asturias y los navieros santanderinos llegó el presidente de la Asociación de navieros de Santander, Sr. López Dóriga.

Parece que los mineros asturianos solicitaron repetidamente de los navieros santanderinos que diesen solución al conflicto del transporte de carbonos, imposibilitado por la elevación de los fletes.

En la última comunicación decían que no les quedaban más que dos caminos: uno, pedir al gobierno la requisa de los buques suficientes para satisfacer las necesidades de la industria nacional, y el otro, cerrar las minas y dejar sin trabajo a 20.000 obreros.

Los mineros estiman intolerable que a pesar de los millones que el Estado entrega a los navieros por primas, en estas circunstancias la Marina mercante no preste ayuda a la industria nacional.

El Sr. Junoy, acompañando a los representantes de los depósitos generales de carbón de Barcelona, y prosiguiendo la serie de gestiones que vienen aquellos realizando para resolver el pleito de los transportes, visitó ayer al ministro de Fomento.

Enterado éste con toda amplitud de las aspiraciones de aquellos representantes, que estima justísimas, les prometió abordar el problema, llevando lo más pronto posible a las Cortes un proyecto que venga a dar mayor virtualidad a los dictados de la ley de Comunicaciones marítimas, en lo que se refiere a las obligaciones de las Empresas subvencionadas para el transporte de carbonos. Recordaba el ministro que el Gobierno del Sr. Montero Ríos, en 1910, y el del Sr. Canalejas, en 1912, presentaron sendos proyectos encaminados al fin que ahora se persigue; pero la práctica ha demostrado que no eran lo suficientemente eficaces. Los planes del Sr. Ugarte tienden a corregir las deficiencias observadas. El problema es bastante complejo, porque hay que armonizarlo con la rebaja de las tarifas ferroviarias.

Mechero, el más práctico para campo y automóvil, se vende en el kiosco de la calle de Alcalá (frente al núm. 26.)

más de ello, o siquiera para temerlo? Yo creo sinceramente que de las enseñanzas que hasta ahora nos ha dado la guerra, no ha podido deducirse que los acorazados sean inútiles al presente, ni hayan de serlo probablemente en un porvenir próximo.

La guerra actual en este momento y, sobre todo, en el que el señor ministro de Marina confeccionó sus proyectos, no había dado en enseñanza ninguna respecto a los acorazados, porque aún no se había disparado el primer cañonazo de un «breadnought». Es cierto que la guerra ha demostrado ya, y lo ha demostrado suficientemente, la utilidad del submarino como arma poderosa en la guerra defensiva especialmente. Pero la demostración de que el submarino es útil no lleva consigo la de que el acorazado sea inútil. Lo que lleva en sí es la demostración de que unos positivamente y otros muy probablemente todos son útiles, y que deben construirse los submarinos, como pide el señor ministro de Marina, y los acorazados, como yo pido.

Pero, sobre todo, lo que quiero decir y repetir es que no soy enemigo del submarino ni de ninguno de los tipos de las distintas unidades que forman las escuadras.

Creo que una escuadra, para que sea completa y eficaz, necesita de toda clase de buques, y lo que importa es que sea empleado cada tipo en aquello para que ha sido construido. No hay escuadra ni Marina perfecta si carece de cualquiera de los tipos de barcos, y una escuadra que estuviera constituida sólo por submarinos no sería eficaz para la guerra ni ofensiva ni defensiva, ni para muchos menesteres indispensables que no son la guerra.

Con una escuadra constituida sólo por submarinos no se hubiera verificado el bombardeo de las costas de Inglaterra, ni la destrucción de las trincheras alemanas que ocupaban la costa de Bélgica, ni las proezas del crucero *Emden*; con submarinos sólo no se hubieran verificado los combates de Coronel, de las islas Malvinas, ni el último del mar del Norte; con submarinos sólo no hubiera desaparecido de la superficie de los mares todo el comercio alemán en pocos meses.

Aun en la pobreza y en la miseria marítima de España, con submarinos sólo no se hubiera podido realizar ni aun la modesta campaña de Marruecos, ni hubiéramos podido enviar un buque para proteger a nuestros compatriotas de Méjico, ni podríamos ahora enviar, aunque quiéramos, una representación decorosa al Canal de Panamá, ni hubiéramos podido ni podríamos atender en debida forma a nuestras relaciones con las Repúblicas americanas, ni amparar a tantos millones de españoles esparcidos por aquel continente, que constantemente están pidiendo la presencia de nuestra bandera, cuyos colores se van borrando de la memoria de aquellas Repúblicas que fueron nuestras hijas y son nuestras hermanas.

Yo tengo la convicción plena, sin que me aparte de ella nada de lo que hasta ahora ha ocurrido en la guerra, de que no hay motivo alguno para pensar que ni hoy ni en mucho tiempo se suprimirán los acorazados, si bien coincido con el señor ministro de Marina en que la estructura de los grandes buques ha de sufrir una transformación, pero una transformación que está ya demostrada.

Las modificaciones esenciales consistirán en los fondos, en defenderlos más del torpedo que viene lanzado por debajo del agua, en duplicar o triplicar los fondos; consistirá quizá en blindarlos, aumentando su peso y, consiguientemente, el tonelaje de los barcos; consistirá acaso en ese procedimiento de los numerosos y pequeños compartimientos estancos, que asemejarían los fondos de los barcos a una especie de panel, sistema ya indicado hace años por el ingeniero español Sr. Torres; estuvo a punto de costarle la declaración de loco, como estuvo Peral, estuvo Colón y estuvo Galileo y lo han estado todos los que se han adelantado a su tiempo.

Examina seguidamente el orador las partidas contenidas en el proyecto que se discute, haciendo algunas observaciones respecto de ellas, y termina exponiendo las siguientes conclusiones:

Primera. Que hemos debido y que podemos todavía señalar un marco total donde se encierre la aspiración nacional en cuanto a la Marina que hemos de tener, esa meta a que me he referido al principio, donde puedan coincidir las necesidades del poder naval, la posibilidad económica de mantenerlo y la relación de ese poder naval con la política exterior que hemos de desarrollar, que todavía no está definida, y que yo no aspiro a investigar ahora.

Segunda. Que al mismo tiempo que hacemos esto y que vamos constituyendo grupos de fuerzas navales, no debemos desentender esa política de propaganda que puede llevar al ánimo del país la idea de que las construcciones navales, las escuadras, cuando se hacen en debida forma y difundiendo la riqueza en toda la industria nacional, cuando venimos a pedir que se voten créditos para las construcciones navales, no recibir estas peticiones como una amenaza de ruina, sino como una esperanza de opulencia.

Tercera. Que ni las enseñanzas de la guerra, que para mí no han existido en esta materia, ni los cálculos, ni las teorías, ni la carta de Sir Percy Scott, me han convencido de que no debe haber acorazados, sino que siga creyendo que la escuadra debe componerse de acorazados, de cruceros, de cazatorpederos y

nal de Suez contribuyeron a la defensa de estos dos buques franceses: el «Requin» y el «Entrecaesteaux».

El gardacostas «Requin» logró reducir al silencio los grandes cañones de las baterías enemigas, mientras el crucero «D'Entrecaesteaux» ponía en dispersión a los nutridos grupos de soldados rusos.

Ninguno de ambos buques ha experimentado la más leve avería.»

Las Cortes

SENADO

Sesión del día 6 de Febrero de 1915.

A las cuatro menos veinte comienza la sesión con escasísimo número de senadores, y en el banco azul, el presidente del Consejo y ministros de Marina y Gracia y Justicia.

Se aprueba el acta de la anterior, dándose cuenta después del despacho ordinario.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El Sr. Parrés anuncia una interpelación para tratar de nuestras relaciones mercantiles con las Repúblicas sudamericanas, pidiendo al presidente del Consejo le señale día para exponerla.

El presidente del Consejo dice que desde este momento queda a la disposición del Sr. Parrés; pero que conveniría se dejase dicha discusión para después de aprobado el proyecto de bases navales.

El Sr. Parrés muéstrase conforme y aplaza desde luego su interpelación.

ORDEN DEL DÍA

Sin discusión se aprueba el dictamen de la Comisión sobre el proyecto de ley relativo a la concesión de las secciones del ferrocarril de Granada a Motril y de Orjiva a Tabernas en el ferrocarril estratégico de Torre del Mar a Zúrga, con ramales a Granada, Motril y Almería.

Dase lectura por segunda vez a la proposición del señor obispo de Solsona y otros senadores para que se aumente la consignación que figura en el presupuesto de Gracia y Justicia con destino a la reparación de templos.

El proponente se levanta para apoyarla, haciéndolo con brevedad.

Le contesta el ministro de Gracia y Justicia.

Bases navales.

Continúa el debate sobre construcciones navales y habilitación de los puertos militares.

El Sr. Salvador (D. Amós) aludido por el marqués de Pílares, y como jefe de la minoría liberal en esta Cámara, consume un turno en contra del dictamen.

Empieza elogiando el discurso del marqués de Pílares, lleno de sinceridad y de sabias doctrinas e inspirado en los más nobles ideales.

Trata a continuación de los importantes servicios realizados en la actual campaña por los aeroplanos, motivo por lo que todas las naciones se han preocupado en la construcción de estos aparatos, hasta conseguir importantes flotas aéreas, que suplen con exceso a la Caballería en sus trabajos, pues facilitan datos firmes del campo de batalla, señala idiosyncráticamente los lugares ocupados por el enemigo.

Añade que los aeroplanos son armas de combate que lo mismo sirven por mar que por tierra; razón ésta por la que se debe preocupar al Gobierno de la construcción de estas flotas aéreas, ya que quiere dotar a la Nación de elementos ofensivos y defensivos.

Refiriéndose a la escuadra, dice que antes de construirse ésta debiera, por ser más necesario, fortalecerse los puertos.

Añade que para hacer una gran escuadra debe empezarse por la construcción de las pequeñas unidades, y por este orden y siempre en aumento hasta conseguir acabar por los grandes acorazados.

Opina que si con la presentación del proyecto se trata de conseguir una defensa completa de nuestras costas debemos únicamente construir una pequeña escuadra de defensa; pero si, por el contrario, la cuestión es defender todo el territorio nacional, entonces se debe prescindir de aquella y fomentar el Ejército de tierra.

Sin embargo de estas manifestaciones, reconoce que con el proyecto de la segunda escuadra se va por mejor camino que antes.

Aludiendo al conflicto europeo dice que todavía no se puede formar idea de las ventajas y contras de la guerra, puesto que no se saben los motivos a que obedecen las tácticas de los Amirantazgos.

Lo único que se ha visto es que la nación más fuerte en poderío naval se ha precipitado a fortalecer su ejército terrestre, no para enviarlo al campo de batalla, sino para defender su territorio.

Apunta la idea de que con sumergibles y minas no conseguiríamos evitar una invasión por Portugal ó por la frontera pirenaica.

Prefiere a la cultura el Ejército, pues de nada serviría que tuviéramos muchas Universidades y muchos Museos, si luego nos ocurría lo que ahora ha ocurrido en Bélgica.

Sigue mostrándose partidario de la formación de un Ejército fuerte y disciplinado, pues no teniendo ese Ejército no debemos aspirar a nada.

Si yo estuviera en el caso del ministro de Marina, no presentaría el proyecto de nueva escuadra hasta no tener el Ejército de tierra de que antes he hablado.

Funciones para hoy

REAL.—A las 9, Lakmé. ESPAÑOL.—A las 10, La otra vida y Cuento inno...

Mañana, a las once de la mañana, se celebrará en la Presidencia el Consejo de ministros...

En Gobernación.

Hoy ha continuado en el ministerio de la Gobernación el jubileo de políticos y de candidatos a diputados provinciales...

BOLSA DE MADRID

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, DÍA 4, DÍA 5. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Bancos y Sociedades, Otros valores.

En el África española

Telegrafía el comandante en jefe, desde Tetuán, que al efectuarse ayer el relevo del destacamento del fuerte de Izarduy volcó una de las balsas...

Empieza a contestarle el señor ministro de la Gobernación. Recuerda que los motivos de alto patriotismo...

Si en el Parlamento se han abstenido todos de tratar de este asunto, y había el convencimiento de lo peligroso que era exteriorizar simpatías...

Defiende arduamente al partido conservador de los cargos que al parecer le dirigiera el Sr. Soriano...

Examina los actos realizados por las derechas, y que han merecido las censuras del señor Soriano...

En diferentes series... (Continúa la sesión.)

En el África española

Telegrafía el comandante en jefe, desde Tetuán, que al efectuarse ayer el relevo del destacamento del fuerte de Izarduy volcó una de las balsas...

Notas políticas

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Como estaba anunciado, a las nueve de la mañana llegó a Madrid S. M. el Rey, a quien esperaban en la estación el presidente del Consejo...

Poco después despachó el Sr. Dato con el Rey, informándole de cuantas noticias y telegramas tenía el Gobierno...

Después puso a la firma del Rey dos decretos: Uno autorizando al ministro de Gracia y Justicia para presentar a las Cortes un proyecto de ley...

Otro admitiendo la dimisión que ha presentado D. Arcadio Roda del cargo de vocal del Consejo de Administración del Colegio de Huérfanos de la Guerra...

Habló después el Sr. Dato del programa parlamentario para hoy, y mostró esperanzas de que hoy pueda en el Congreso terminar el debate...

Desaba el Gobierno que toda la sesión se dedicase a este debate; pero como el Sr. Sedó tiene que marchar hoy a Barcelona, ha rogado que se le permita hablar hoy en la interpelación del Sr. Navarro Reverter.

Después vendrán las vacaciones de Carnaval que desean los diputados y senadores.

ARTE Y ARTISTAS

Mañana domingo grandes secciones de cinematógrafo.

A las cuatro y media, seis menos cuarto y siete tarde.

Noche: a las nueve y media, todo el programa de la tarde, compuesto de más de 4.000 metros de excelentes películas.

Preferencias, 0,60; butacas, 0,40; general, 0,20.

Cómico.

Mañana domingo se pondrán en escena en este teatro en las secciones de tarde y noche las siguientes aplaudidísimas obras:

A las cuatro (doble), La sobrina del cura (dos actos).

A las seis (doble), La sobrina del cura.

A las nueve y media (sencilla), Arriba, caballo moro e Ideal recuelo.

Y a las once (doble), La sobrina del cura (dos actos).

Zarzuela.

Hoy sábado 6 del corriente tendrá lugar el cuarto baile de este segundo abono, que tan animado y concurrido va sucediéndose, y de los que el público sale tan contento y divertido...

Para el jueves 11, prepara su segundo baile la Empresa «Soirées Féminas», fiesta que como todas las que organiza, será interesante y brillantísima por los elementos que han de figurar en la misma.

Melilla.

El comandante general de Melilla comunica que en el vapor Sietar han salido para Málaga 825 licencias, los que se dirigen a Granada, Jaén, Cuenca, Toledo y Madrid; y en el Sagunto 461 con destino a Almería, Barcelona, Lérida, Gerona y Tarragona.

Da cuenta el comandante en jefe de haber llegado a aquella plaza el embajador de los Estados Unidos, quien ha visitado la población y el campamento general, alojándose en la residencia y proyectando marchar mañana a Ceuta.

INFORMACION DE GUERRA

Matrimonios.

Se concede licencia para contraerlo a los primeros tenientes de la Guardia civil D. Carlos Ruiz García y D. Alfredo Escobar Huerta.

Profesorado.

Se anuncia concurso para cubrir una vacante de capitán profesor en la Academia de Ingenieros.

Destinos.

Al Ministerio, de plantilla, el teniente coronel de Artillería D. Juan Arzadún Zabala.

Cruces.

Se concede la del Mérito Militar blanca de segunda clase al comandante de Estado Mayor D. Luis Robles de Miguel.

Audiencia militar.

Mañana ha suspendido el ministro de la Guerra la audiencia militar que tenía anunciada, por tener que asistir al Consejo de ministros.

Advertisement for MOORE'S fountain pens, featuring the text 'Es la pluma estilográfica mejor hasta hoy conocida' and 'Martínez de Velasco PAPERERÍA PELIGROS, 3.-MADRID'.

DIARIO DE LA MARINA Redacción y Administración: Peligros, 3, entresuelo.

Habla de lo que debe ser la labor del Gobierno, y sobre todo la del presidente, que debe estimular a sus compañeros de Gabinete.

Le felicita por haber trazado la silueta del Sr. Dato, del que dice que es un hombre muy equilibrado.

Por ello ha conseguido llegar a lo más que se puede llegar en política con régimen monárquico; pero, sin embargo, no negará que si todavía permanece en el banco azul es por verdadero equilibrio.

Termina pronunciando unas frases sentidas y patrióticas que son muy bien acogidas por la Cámara.

El ministro de Marina le contesta brevemente diciéndole que se reserva hasta contestar a todos los oradores que han de intervenir en la discusión.

El general Concas consume otro turno en contra del dictamen.

CONGRESO

Sesión del día 6 de Febrero de 1915.

A las cuatro en punto abre la sesión el señor González Besada.

En los escaños, apenas una docena de diputados.

Poco público en las tribunas. En el banco azul, los ministros de la Gobernación y de Gracia y Justicia.

RUEGOS Y PREGUNTAS

Los Sres. Gómez Chaix y Jiménez hacen constar su voto, en contra del primero y en pro del segundo, en la votación definitiva del proyecto de Bases navales.

El Sr. Rivas Mateo y Veciana formulan ruegos de interés local, a los que contestan los ministros de la Gobernación y de Gracia y Justicia.

El Sr. Soriano dice que ha llegado la hora de fijar el criterio de su minoría ante la neutralidad, y con todo respeto para ella, y después fijar las orientaciones precisas.

Recuerda el deseo de la minoría de conservar la neutralidad a toda costa, porque no serían buenos ciudadanos si no obedeciesen a las demandas de la opinión pública, que así lo demandaba.

Con este criterio, dice, vinimos al Parlamento, y en él persistimos.

(En este momento sólo hay en los bancos de los republicanos tres diputados: los Sres. Soriano, Gómez Robledo y Barriobero.)

Nosotros—dice—conservamos nuestra serenidad y sabemos adónde vamos, sin hacer el juego de los que nos excitan a variar de conducta para servirles a ellos de pretexto.

En este estado de ánimo hemos sabido el acto de protesta que las derechas han realizado en pro de Alemania. Esto es una provocación que se nos hace, y a ella respondemos.

Primero felicitaron a los alemanes por haber quitado la estatua de Ferrer, en Bruselas; luego fueron a dejar tarjeta en la Embajada alemana; otro día, festejando el cumpleaños del Kaiser, celebraron una misa, y, terminada ésta, el sacerdote hizo manifestaciones en pro de Alemania.

Pues bien: a pesar de todo esto hemos seguido guardando silencio; pero ya es precisa la protesta contra la conducta del Gobierno, que prohíbe todos los mítines o manifestaciones contrarias a las de las derechas.

La prohibición del mitin envuelve un interés político por saber si rige o no la ley de reunión y asociación, y si rige, tenemos que reclamar contra esa prohibición.

Examina la nota del jefe de Policía negando la autorización para el mitin, fundado en el artículo 147 del Código penal.

Ese mitin tenía un fin altamente humanitario, como era proteger a los niños belgas y protestar contra los atropellos de la guerra.

Lee un sueto en el que un niño en un hospital pedía que le devolvieran los juguetes de Reyes y las manos que le habían cortado.

Termina protestando una vez más de la prohibición del mitin.

Páginas literarias

LA ELEGIA DE UN ALAMO

(CONCLUSIÓN)

¡Hola! La hija de la granjera... ¡Y me arranca las ramas para formar un haz!... ¿Cómo?... Tú tampoco me conoces, tú tampoco te acuerdas... ¡Soy yo!.. El árbol de tu felicidad, aquel del letrero; el testigo discreto de tus mañanitas de charla... ¡Ya no puedo vivir, pero no me atormentes!... ¡Háblame! Compadécete de mí... Ten corazón... ¿No me oyes?... Lucas me ha matado... ¿Por qué llegó el otoño?... Pero... tú... ¿sabes?... Me has hecho conocer algo más acerbo: ¡El desengaño!..

Alfonso Pérez Nieva

EL TURCO DE LA "COMMUNE,"

Era un tamborcillo de tiradores indígenas. Se llamaba Kadur, procedía de la tribu de Djeudel, y formaba parte del puñado de turcos que se refugiaron dentro de París con el ejército del general Vinoy. Había hecho toda la campaña, desde Wissemburgo hasta Champigny, atravesando los campos de batalla como ave de tormenta con sus sonajas de hierro y su «derbuc» (tambor árabe), tan viva acho, tan inquieto, que las balas no sabían dónde alcanzarle. Pero cuando vino el invierno ese pequeño bronco africano, enrojecido al fuego de la metralla, no pudo soportar las noches de grandes guardias, la inmovi-

lidad entre la nieve; y una madrugada de Enero recogieron a orillas del Marne, con los pies helados, yerto de frío. Permaneció mucho tiempo en la ambulancia. Allí le vi por vez primera.

Triste y sufrido como un perro enfermo, el turco miraba en torno suyo con sus dulces ojos muy abiertos. Cuando le hablaban, sonreía mostrando su dentadura. Esto es todo lo que podía hacer, pues nuestra lengua le era desconocida, y a duras penas hablaba el «sábir», jerga franco argelina compuesta de provenzal, italiano y árabe, formada por palabras cambiantes recogidas como conchas en las costas de los mares latinos.

Kadur no tenía más que su «derbuc» para distraerse. De tarde en tarde, cuando se aburría en extremo, se lo llevaban a su cama y le permitían tocarlo, pero no muy fuerte, a causa de los otros enfermos. Ento ces su pobre fisonomía oscura, tan deslucida y macilenta con la claridad amarilla y el paisaje de invierno que ascendía de la calle, animábase, gestulaba, seguía todos los movimientos del ritmo. Ya tocaba calaverda y brillaban sus blancos dientes con una sonrisa feroz, o bien humedecíanse

sus ojos al tañer alguna alborada musulmana, ensanchaba las aberturas de la nariz, y entre el pesado olor de la ambulancia, en medio de redomas y compresas, le parecía ver de nuevo los bosques de Blidah llenos de naranjas, y las moritas sañando del baño, con blancos velos por antifaz y perfuniadas con verbena.

Así transcurrieron dos meses. Durante este tiempo, París había hecho muchas cosas, pero Kadur no lo sospechaba. Había oído pasar bajo sus ventanas el rebano de hombres que regresaba rendido de cansancio y desarmado; más tarde, los cañones paseados, rodando desde la mañana a la noche; por último el somatén y el bombardeo. A todo esto, no comprendió nada más sino que continuaba la guerra y que iba a poder batirse nuevamente, puesto que estaban curadas sus piernas. A la por-tre salió, con su tambor a la espalda, en busca de su compañera. No tuvo que buscar por mucho tiempo. Unos federados que pasaban llevándole conigo al Gobierno militar de la plaza. Después de un largo interrogatorio, como no podía sacar de él en limpio otra (Continuará.)

EL MEJOR

PURGANTE

AGUAS MINERALES NATURALES DE

CARABAÑA

Depurativas

Antibiliosas

Antiherpéticas

Proprietarios: Vda. é hijos de R. J. CHAVARRI.-Dirección y Oficinas: Lealtad, 12.-Madrid

Colegio del Cardenal Cisneros

Incorporado al Instituto de San Isidro. Costanilla de Santiago, 6, 1.º Director-proprietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas

Table with 6 columns: PREMIOS, Sobresalientes, Notables, Aprobados, Suspensos, TOTAL. Values: 38, 167, 81, 22, Ninguno, 270

La Mutuelle de France et des Colonies

Sociedad de Seguros Mutuos sobre la Vida SOMETIDA A LA VIGILANCIA DEL ESTADO FRANCÉS Y DEL ESTADO ESPAÑOL. Registrada en Francia de conformidad a la decisión ministerial de 13 de Marzo y 19 de Junio de 1907.

DE UN CAPITAL EN EFECTIVO

PERMITIENDO A CADA UNO ASEGURARSE: un Dote para los HIJOS, una Pensión para la VEJEZ, una Herencia para la FAMILIA, un Libramiento de QUINTAS

SUSCRIPCIONES REALIZADAS

Fin 1896... 1 millón 617.000 frs. Fin 1900... 60 millones 954.900 frs. Fin 1905... 419 millones 845.900 frs. Fin 1910... 933 millones 353.900 frs. 31 Mayo 1913... 1.242 m. 586.400 frs. Más de 500.000 suscriptores.

Según lo prescrito en el artículo 22 de los Estatutos, los fondos de las Asociaciones se invierten en valores públicos del Estado español y se depositan en el Banco de España. Los rendimientos que se obtienen en La Mutuelle de France et des Colonies, tanto para las Asociaciones en caso de Vida, como para las Asociaciones en caso Fallecimiento, exceden en mucho a los obtenidos en cualquiera otra Compañía de Seguros sobre la Vida.

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR DON TOMAS SANCHEZ PACHECO OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos: igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para Telegrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombro, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábricas de acero, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábricas de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Krith y Crayford; fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábricas de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábricas en North Knet, para proyectiles; polígonos de Bakmesala y Bynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulos», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Graus» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burlak», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katorik», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Liberdad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Crimplis». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski usoner» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogues» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amethyst», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha construido 70 buques de distintas clases.

“TITANIA”

- Pintura metálica inoxidable - (Patentada) - SIN RIVAL EN EL MUNDO - Para la conservación del hierro y de todos los metales - a la intemperie - Fabricante: E. HERRERA Calle O'Donnell, núm. 21. - Madrid.

Veronés -- Fotógrafo

San Bernardo, 52 - Madrid Tres retratos artísticos: 3 pesetas

IBARRA Y COMPANIA

SEVILLA VAPORES DE LA COMPAÑIA Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.611; Cabo Palo, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silliro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156. Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España: Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves. Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos. Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias. Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días. Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS DE

Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores «INFANTA ISABEL»... de 10.000 toneladas (2 hélices). «BARCELONA»... de 7.500 id. «CADIZ»... de 7.500 id. «VALBANERA»... de 7.500 id. El primero de estos buques hace sus viajes directos a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso. Salidas de Barcelona cada veinte días. Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 14.

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, a Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del Litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston. Este servicio lo practican los vapores correos «MIGUEL M. PINILLOS»... de 4.500 toneladas. «CONDE WIFREDO»... de 5.000 id. «MARTIN SAENZ»... de 5.500 id. «PIO IX»... de 6.000 id. «CATALINA»... de 8.000 id. «BALMES»... de 6.500 id.

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena é Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 2.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual: saliendo de Barcelona el 4; de Málaga, el 5, y de Cádiz, el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 2, y de Montevideo, el 3.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

Servicio mensual: saliendo de Génova el 21; de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

LINEA DE CUBA-MEJICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, Cumaná, Caripano, Tainidad y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena y Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 6 Enero, 3 Febrero, 3 y 31 Marzo, 28 Abril, 26 Mayo, 23 Junio, 21 Julio, 18 Agosto, 15 Septiembre, 13 Octubre, 10 Noviembre y 8 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colom-

bo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 26 Enero, 23 Febrero, 23 Marzo, 20 Abril, 18 Mayo, 15 Junio, 13 Julio, 10 Agosto, 7 Septiembre, 5 Octubre, 2 y 30 Noviembre y 28 Diciembre, para Singapore y demás escalas intermedias que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio port trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 16, de Gijón el 17, Coruña el 18, de Vigo el 19, de Lisboa el 20 y de Cádiz el 23; para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 16 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables para pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco. Preparación completa, á cargo: Tenientes coroneles, M. Peralta y Ortega; Comandante, Sánchez Pacheco; Capitanes, Castillo, Berzosa y Martínez, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.—IN FERNADO

ARENAL, 24

Azopardo & CA Consignaciones, Embarques, Aduanas y Fletamentos CADIZ (ESPAÑA)

CASA RECOMENDADA “EL PRECIO FIJO”

41, PRINCIPE, 41 - MADRID Fábrica de ropa blanca, Equipos para novia, Batas, Faldas seda y lana, Sombreros, Capotas, Vestiditos para niño y Canastillas para recién nacidos. Fábrica de blusas.—Todo á precios de almacén. Unica casa de EL PRECIO FIJO

Usad para escribir limpio la máquina “YOST”,—No tiene cinta. Enseñanza de mecanografía. - Exposición y venta. - 4, Barquillo, 4.