

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVIII

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

Madrid, Viernes 5 de Mayo de 1916.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.534.

UN CAMBIO DE ACTITUD

LA OFENSIVA FRANCESA

El estudio de la historia militar demuestra que jamás acompañó la victoria a los que abandonaron la iniciativa en el ataque, cediendo esta ventaja a sus adversarios.

Hace algunos años, el hoy general D. José Villalba, que con tanto acierto manda nuestras tropas de la Comandancia de Larache, decía en una conferencia que pronunció en el Centro del Ejército y de la Armada: «Sólo ha habido una batalla defensiva victoriosa: Austerlitz, y fué preciso que la dirigiese un genio.»

Esta frase ha tenido una confirmación absoluta en el curso de la campaña actual, cuyos acontecimientos no podían sustraerse a las leyes generales del Arte.

Recordemos que el primer empuje germánico les hizo atravesar Bélgica y llegar a las puertas de París; que el segundo les permitió liberar Galtzja y poner en retirada a todo el Ejército ruso; y que su intento en Verdun marchaba a pasos lentos, pero seguros, hasta que los franceses han cambiado sus procedimientos, decidiéndose definitivamente por atacar.

En el bando de los aliados los éxitos que pueden apuntarse fueron debidos siempre a una serie de ataques.

Los rusos llegaron a las puertas de Cracovia y amenazaron las llanuras húngaras; hace poco han variado el aspecto de la guerra en Asia, merced a sus triunfos de Erzerum y Trebisonda.

Los italianos ganan terreno en cuanto se deciden a echar el cuerpo adelante; y los mismos franceses rectificaron provechosamente sus líneas en sus ofensivas parciales de Picardía y Champagne, haciendo imposibles los duros ensayos alemanes que ensangrentaron el Iser.

Nada digamos de la ofensiva tedesca contra Serbia, que abrió el camino a Constantinopla, y fué la causa determinante del fracaso anglo-francés en Gallipoli.

Cuál era el verdadero propósito del Estado Mayor alemán al emprender la investidura del campo atrinchado de Verdun, es imposible saberlo; y es muy probable que no se sepa jamás.

Pensar que se hizo la ilusión de tomarlo por sorpresa fuera hacer poco honor a los bravos soldados de Francia, que con tanta tenacidad se mantuvieron en sus puestos bajo el fuego abrumador de una masa de artillería que hacía inhabitable a aquellos, sin que la suya pudiera combatirlos con eficacia.

Mas cualquiera que fuese su deseo, lo cierto es que el ataque progresaba, y que sucesivamente iban cayendo posiciones valiosas en manos de los que atacaban noche y día, sin reparar en pérdidas y relevando los regimientos cuando el cansancio se apoderaba de ellos.

Francia entera veía pasar las semanas con alarma creciente ante los avances del enemigo, que no era posible desfigurar en las partes y comentarios oficiales, porque los mapas hablaban demasiado claro y algunas voces decían la verdad.

Había que cambiar de actitud, y así parece que se ha hecho; siendo evidente que los resultados respaldan, porque en la orla izquierda del Mosa se ha detenido el peligro que corrían la cota 304 y el Mort Homme, desde donde hubiesen sido destruido los los defensores de Esnes y Chatancourt, obligando a un retroceso general de la línea.

Ya veremos cómo responden los alemanes al nuevo plan de Joffre; pero éste se halla en mejor postura que el día 1.º de Mayo, gracias a su energía presente.

Historia y geografía de Marruecos

Por el ministerio de Estado se inserta un Real decreto en la Gaceta oficial creando una Junta Superior de Historia y Geografía de Marruecos, preferentemente de las zonas sometidas a nuestro protectorado.

Esta nueva entidad tendrá a su cargo cuanto concierne a la exploración geológica y arqueológica de investigaciones y estudios históricos.

Se compondrá de once vocales, nombrados por Real decreto, de los cuales cinco serán de libre elección del ministro; tres propuestos por

la Real Academia de la Historia, y los tres restantes, por la Sociedad Geográfica.

Presidente de la Junta será el ministro de Estado, o el subsecretario por designación del primero.

Para el cumplimiento de sus fines, la Junta tendrá una consignación en los presupuestos.

El articulado de este Real decreto añade otros detalles; pero con lo expuesto hemos dado una idea total de lo que en la práctica habrá de ser este nuevo organismo.

PROBLEMAS MARITIMOS

Con toda solemnidad se han colocado en los astilleros de Bilbao las quillas para tres vapores: dos de ellos de 4.300 toneladas, para la Compañía Altos Hornos, y el tercero, de 16.000 toneladas, para la Compañía Transatlántica Española. Los que se construirán para Altos Hornos, antes de haber nacido, ya fueron bautizados con los nombres de «Marqués de Chavarri» y «Conde de Zubiría».

Ni un adarme del mérito que en sí tiene hemos de restarle a la Compañía de Altos Hornos al decidirse por la construcción de dos buques de carga, que aun cuando se construyan por las necesidades de su negocio, representan, sin embargo, un elemento de trabajo para el personal marítimo; por lo tanto, esa decisión tenemos que recibirla con verdadero agrado, felicitando por ello a la mencionada Compañía al resolverse a fomentar nuestra Marina mercante.

Todos nuestros modestos trabajos hasta ahora publicados se inspiraron en el cariño que nos merecen los asuntos marítimos, no sólo por ser de nuestra incumbencia profesional, sino por estimar que de tales cuestiones, y solamente de ellas, podrá venir algún día el resurgimiento de nuestra Patria, que falta hoy de transportes marítimos, carente de Marina militar y mercante y habiendo abandonado por incuria el predominio que un día alcanzó nuestra enseña nacional desplegada por todos los mares que dominaba, vino a convertirse conscientemente en una especie de colonia tributaria de otras naciones, que aprovechando nuestro abandono y nuestra falta de política internacional, comercial y colonial, se apoderaron de nuestros mercados trasatlánticos y de nuestro tráfico marítimo, herido de muerte a raíz del desastre de Trafalgar, y desde entonces arrastrando una vida lánguida, misera, viviendo gracias al auxilio oficial y a la protección arancelaria, únicos sedantes contra un mal derivado de nuestra falta de iniciativas marítimas.

Resalta en nuestras apreciaciones la nota pesimista, que quisieramos desterrar para inspirarnos en lo sucesivo en optimismo; pero aun cuando se vislumbran en las lejanías del dilatado horizonte de nuestro porvenir, vemos difícil llegar a ellos por lo mal dirigida que va la nave nacional; este pesimismo subsiste a pesar de las gratas noticias que vienen de Bilbao dando cuenta de la colocación de tres quillas para otros tantos buques nacionales, cuyo desplazamiento representa el importante volumen de 24.600 toneladas con que se aumentará nuestra Marina mercante, porque creemos que ni han de terminarse con la rapidez que el momento actual exige, ni han de ser lanzados al agua hasta que transcurra bastante tiempo. Fundamos tal hipótesis en el siguiente hecho que la refuerza: en España no pueden construirse buques porque carecemos de industrias siderúrgicas para la producción de determinados materiales, singularmente mecánicos.

Ejemplos: La Constructora Naval, entidad eminentemente nacional, auxiliada con el capital nacional y protegida por leyes nacionales, no ha construido todavía un solo buque militar ni mercante exclusivamente con elementos del trabajo y de la industria nacional, a pesar de sus esfuerzos para nacionalizar estas industrias; las máquinas, la artillería y gran parte de los enseres de los buques de combate que hasta ahora ha producido aquella Sociedad, fué necesario traerlos del extranjero porque en España no podían fabricarse; esto es público y notorio; pues todos recordamos que en los conflictos del trabajo ocurridos en las factorías de El Ferrol y de Cartagena, la Constructora Naval justificaba el despido de sus obreros por tener que paralizar el trabajo por falta de material, reanudado pocos días después, al llegar un buque de Inglaterra con materiales de construcción.

Los astilleros de Vigo, propiedad de los hi-

jos de Barreras, no hubieran podido terminar los buques que tenían en sus gradas si no hubiesen conseguido por intervención de nuestro ministro en Londres el envío de materiales que la industria nacional no podía producir. Los astilleros de Euskalduna, de Bilbao, ha producido y produce espléndidos buques, cuyos cascos, por la solidez de su construcción, merecieron el elogio de los inspectores de Lloyd; en cambio, sus máquinas, sus calderas y gran parte de material complementario, fué preciso traerlo del extranjero.

No es la colocación de quillas, que forzosamente han de eternizarse en nuestros astilleros, lo que necesitamos, sino muchas banderas españolas ondeando en los topes de naves modernas producidas por el trabajo nacional, que cobijen en amplias bolegas los productos de nuestra economía, sosteniendo activo tráfico marítimo que dé vida real y positiva a nuestro comercio de importación y exportación.

Sólo cuando los buques españoles dilatan por los mares nuestro territorio, pregonando ante el mundo que, como consecuencia de la iniciativa particular, supimos emanciparnos seducidamente de la tutela explotadora extranjera, será cuando el amor propio satisfecho rendirá enorgullecido el tributo de admiración a los que, rompiendo antiguos moldes, nos redimieron, cerrando al extranjero el rico filón nacional que hoy tan fácilmente explota.

Antonio López Perea.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

Elogios al coronel Labrador.

San Fernando, 5.—Está siendo objeto de muchas felicitaciones el coronel de Artillería de la Armada D. Juan Labrador, con motivo de su ingreso en la orden de Beneficencia.

El referido jefe, procesado anteriormente por no haber querido asistir a una misa del Espíritu Santo, lo estaba ahora por negarse a despedir del arsenal de la Carraca a sesenta obreros, que al parecer resultaban sobrantes; pero que podían ser empleados en otros talleres de la factoría.

La escasez de carbón.

Vigo, 5.—Es tan grande la escasez de carbón, tanto en los depósitos terrestres como en los flotantes, que varios vapores, entre ellos el «Gooland», holandés, y el italiano «Fido», llegados hoy, no han podido carbonear ni en la proporción más imprescindible.

Alemanes internados

El desembarco en Cádiz.—Noticias de Fernando Poo.—Referencia de los expedicionarios.—Episodios de la guerra.

Cádiz, 4.—La Comisión alemana que ha venido a recibir a los expedicionarios celebró, a poco de llegar a esta capital, una extensa conferencia con los jefes de la expedición.

Desde Santa Isabel ha acompañado a los buques el crucero «Extremadura».

Quedaron allí, para internarse, 15.000 indígenas súbditos alemanes procedentes de Camarones.

Los expedicionarios fueron despedidos en el muelle por numerosas personas.

En el trasatlántico «Isla de Panay» vienen el gobernador imperial, Evermaier; el secretario, Olzkaussen; el jefe de las fuerzas militares de Camarones, Zimmerman; el médico Fischer; el secretario del Gobierno, Freindinger; el banquero Bubeck, cuatro religiosos católicos y seis protestantes, el capitán Martenus, héroe condecorado con la cruz de Hierro; oficiales, suboficiales y numerosos comerciantes.

La travesía de Dakar a Canarias fué muy molesta.

Las autoridades francesas del Senegal atenderon solícitamente a los expedicionarios.

En Las Palmas no desembarcaron. Subieron a bordo de los buques muchos compatriotas, que los obsequiaron con cerveza y tabaco.

Refieren las muchas penalidades que sufrieron durante la guerra. Combatieron sin cesar día y noche hasta que les faltaron los víveres y las municiones y tuvieron que refugiarse en territorio español, dejando en los puestos militares todas las armas.

Cuentan detalles muy curiosos de los medios que tenían que poner en práctica para la defensa.

Entre otras cosas, improvisaban redes telefónicas con hilos sacados de telas metálicas. Los árboles servían de postes. Utilizaban como aisladores trozos de botellas y para pilas monedas de diversos metales.

En la colonia española.—Despedida en Fernando Poo.—Un muerto.

Cádiz, 5.—En la colonia española, con motivo de la evacuación de los alemanes, han encaucado los artículos en un 65 por 100.

Los alemanes europeos se alojaron en fondas, tiendas de campaña y edificios públicos.

Al salir de Fernando Poo rindió honores al gobernador imperial una compañía de la guardia colonial con bandera y música. Despidieron a los expedicionarios las autoridades de la colonia.

Durante la travesía ha fallecido un alemán.

El desembarco de los expedicionarios.

Cádiz, 4.—A las cinco de la mañana atracaron al muelle Reina Victoria los trasatlánticos «Isla de Panay» y «Cataluña».

Era tal el gentío que acudió a las inmediaciones del muelle, que había bastantes parejas de la Guardia civil para imponer orden.

Previo el permiso consiguiente, fueron a bordo los alemanes y austriacos que residen en Cádiz para ofrecer sus respetos al gobernador imperial y demás personalidades alemanas.

Al desembarcar los expedicionarios invadieron los restaurants y las cervecerías, agotando en pocos momentos las existencias de carnes, quesos y cerveza. Muchos expedicionarios se internaron en la población.

Los vendedores ambulantes de naranjas y tortas, así como los betuneros y los mozos de cuerda, han hecho verdaderos negocios, pues los expedicionarios lo pagaban todo espléndidamente.

Diez de los expedicionarios han ingresado en el Hospital militar, enfermos de paludismo.

Los restantes marcharán en trenes especiales.

A Madrid y otras poblaciones.—Dos trenes especiales.

Cádiz, 5.—Ha salido un tren especial conduciendo alemanes que van a Aranjuez, Madrid, Alcalá de Henares, Valladolid y Zaragoza.

Van 124 pasajeros en coches de primera clase, 200 en segunda y 60 en tercera.

Dentro de unos veinte minutos saldrá otro convoy con 390 expedicionarios, que van a Zaragoza, Pamplona y Orduña.

La benemérita custodia los alrededores de la estación para impedir que sea invadida por el público.

El Rey en San Sebastián

Revista de fuerzas.—Aclamaciones al Monarca.—Los libros del príncipe de Asturias.

San Sebastián, 4.—S. M. el Rey, vistiendo uniforme de húsar, acompañado del conde de Aybar, descendió de su automóvil, en el campo de Ondarraeta, a las once en punto.

Recibió a S. M. el gobernador militar.

Las tropas se hallaban formadas, teniendo a la cabeza a la artillería; seguía el regimiento de Sicilia y después los Ingenieros.

S. M. revisó a las fuerzas, haciendo luego que evolucionasen por el orden en que formaban.

El Rey situóse cerca de la carretera, y detrás de él muchos jefes y oficiales francos de servicio.

El desfile de las fuerzas resultó muy lucido; al pasar ante S. M. la sección montada de Ingenieros, el oficial Sr. Lacalle, que la mandaba, y las tropas, dieron en voz alta los acostumbrados vivas al Rey.

S. M. sonrióse.

El público secundó las aclamaciones de la tropa, vitoreando al Rey hasta que montó en su automóvil, alejándose por la carretera de la costa.

Durante la revista cayeron dos chubascos, que el Rey aguantó a pie firme, no obstante no llevar impermeable.

La revista fué presenciada por numeroso público, así como por los alumnos de Artillería, que se hallaban aquí en viaje de prácticas.

S. M. felicitó al gobernador militar por el buen estado de las tropas, y encargó que se les sirviese un rancho extraordinario.

Por la noche comieron con S. M. el conde de Aybar, el Sr. Quiñones de León, el gobernador civil, Sr. López Monís, y el gobernador militar, marqués de Prado Alegre.

A las once de la noche llegó el doctor Moore. El Sr. López Monís ha entregado al Rey una colección de libros de texto para el primer curso del bachillerato, destinados al príncipe de Asturias, que este año hace su examen de ingreso en el Instituto del Cardenal Cisneros. Los libros están encuadrados en piel de Rusia y llevan en oro la cifra y corona del príncipe.

DIARIO DE LA MARINA
Redacción y Administración:
Polígras, 3, entlo.

UNA PROFECÍA

Cómo se hará la paz

Un escritor alemán publicó en 1911, con el pseudónimo de «Tannenber», una obra titulada *La gran Alemania*, para regular definitivamente, después de una guerra inevitable, el conflicto entre Francia y Alemania, y solamente a título de curiosidad vamos a consignar aquí las condiciones señaladas.

La paz, según él, se estipulará bajo las siguientes condiciones:

a) Pérdidas francesas al Este.

Artículo 1.º Francia cede a Alemania los departamentos de los Vosgos con Epinal, Meurthe y Moselle con Nancy y Lunville, la mitad oriental del Mosa con Verdun, y de las Ardenas con Sedán; o sea un total de 17.114 kilómetros cuadrados. Esta provincia se designará con el nombre de Franconia occidental, con capital y asiento de las autoridades administrativas y una Universidad en Nancy.

2.º Francia recoge los habitantes de dicho territorio y los instala en otro sitio. Esa migración se hará en el espacio de un año desde la firma del tratado de paz. El país se dividirá en dominios rurales y será distribuido como recompensa a los soldados alemanes que se hayan distinguido en la guerra. También se distribuirán las propiedades inmobiliarias de las ciudades en lotes. Los soldados que hicieron la guerra de 1870-71 participarán, en la distribución. La creación de esta provincia es necesaria, y colocando al Occidente de Alsacia-Lorena una provincia puramente alemana, quedará resuelta para siempre la cuestión alsaciana.

b) Bélgica y Holanda.

3.º Francia declara que acepta el ingreso de Bélgica y Holanda en el Imperio alemán. De este modo quedarán casi reconstituídas al Occidente las fronteras alsacianas del Imperio de Carlos V.

Holanda, con su Casa real, ingresa en el Imperio alemán a título de Estado confederado con pleno ejercicio. Forma dos Cuerpos de ejército que tienen por capitales respectivas Rotterdam, al Sur, y Groninga, al Norte. Las Universidades holandesas son reconocidas y aceptan las instituciones de las Universidades alemanas. Holanda entra en la Unión aduanera sin pagar indemnizaciones ni comprometerse a obligaciones especiales. Java será colonia particular de Holanda. Las restantes serán propiedades comunes de Alemania.

La escuela holandesa enseñará el alemán como segunda lengua nacional. Dentro del reino será el holandés el idioma oficial; en las relaciones con el Imperio alemán y los demás Estados, adoptará el alemán. Igualmente se aplicarán a Bélgica, que creará dos Cuerpos de Armada, uno en Amberes y otro en Lieja. Desde el punto de vista colonial no tendrá ninguna ventaja Bélgica; antes al contrario, se considerará una fortuna que el Estado del Congo, demasiado grande para un país tan pequeño, pase bajo el poder y la protección del gran pueblo y del Imperio alemán en su conjunto.

e) La emigración forzosa de los valones.

4.º Francia tomará los valones que ocupan Bélgica, para colonizar sus territorios despoblados. La migración deberá concluirse en tres años. Las propiedades de los valones y de los habitantes de los distritos del alto Mosa y alto Mosella pasarán a la nueva provincia (Franconia occidental), y tanto las rústicas como las urbanas se valdrán por peritos, y sus propietarios recibirán el importe de la República, a cuenta de la indemnización de guerra que deberá pagar Francia a Alemania. Esta región fronteriza será ocupada por soldados alemanes que se hayan distinguido en la guerra, para que de este modo sea dentro de pocos años una población puramente alemana.

d) La indemnización de guerra.

5.º Francia cede a Alemania la propiedad de los millones que tiene prestados a Rusia.

6.º Francia paga a Alemania 35.000 millones de marcos al contado. Es la mitad del dinero líquido que Francia se jacta de poseer.

7.º Francia declara que acepta la entrada de Luxemburgo y de Suiza en el Imperio alemán.

8.º Francia acepta las modificaciones que el pueblo alemán impone en sus fronteras del Sur y del Este.

e) La flota y las colonias francesas.

9.º Francia renuncia a su flota, que pasa a poder del Imperio alemán.

10.º Francia renuncia a sus colonias, excepto Argelia, en beneficio de Alemania.

11.º Francia contrafirma los tratados pasados entre Alemania y las otras potencias mundiales: Inglaterra, los Estados Unidos, Japón y Rusia.

12.º Francia firma el nuevo tratado de comercio con Alemania, el cual se adapta a las condiciones creadas con el transferimiento de potencia de la una a la otra.

Consejo de ministros

El celebrado ayer tarde en la Presidencia duró hasta las nueve y media de la noche. El propio jefe del Gobierno, que fué el primero en aparecer ante los periodistas, manifestó:

«El Consejo ha sido largo, y salgo muy satisfecho de él, porque nos hemos ocupado de los asuntos más interesantes. El ministro de Hacienda ha tratado de temas interesantísimos, como los carbones, los trigos, etc.»

Se han aprobado expedientes de Guerra, Marina y Gracia y Justicia.

El ministro de Estado ha hablado de los internados de Camarones, que llegarán mañana.

Y yo he leído el mensaje de la Corona, que nos ha llevado bastante tiempo, porque cada párrafo responde a una necesidad nacional. En fin, cuatro horas justas bien aprovechadas. El ministro de la Gobernación les facilitará la nota de todo lo tratado.»

Con efecto, el Sr. Ruiz Jiménez salió momentos después y se expresó en esta forma:

«El señor ministro de Hacienda ha dado cuenta de varios expedientes determinando lo que han de contribuir ciertas Sociedades mercantiles e industriales con arreglo al capital empleado en operaciones en España.»

Luego se ha extendido en las consideraciones que eran naturales después de haberse enterado ya del estado de los asuntos de su Ministerio, y ha hablado de trigos, carbones, materiales de construcción; es decir, de todas aquellas cosas que están ahora sobre el tapete y que se refieren a los problemas de las subsistencias y al trabajo.

En esta exposición le ha ayudado el señor ministro de Fomento, quien se ha ocupado de la cuestión de los carbones, materia de tanta importancia, como ustedes saben, para las industrias nacionales; sin que se haya tomado ningún acuerdo respecto de todos estos asuntos, porque se han limitado ambos señores ministros a hacer una exposición de hechos para traer a otro Consejo resoluciones concretas.

Esto, como es lógico, ha prolongado mucho la reunión.

El ministro de Estado ha hablado después sobre la aplicación del Convenio de La Haya a los alemanes internados en España procedentes de Camarones, que, como saben ustedes, deberán llegar mañana, unos a Aranjuez y Madrid, y otros a Zaragoza y Pamplona.

Y últimamente el señor presidente del Consejo ha leído el discurso de la Corona, que ha sido aprobado por unanimidad por el Consejo de ministros.

Nada de personal ni de otros asuntos.

Les extrañará la duración del Consejo; pero el Sr. Alba ha hablado durante hora y media.

También el señor ministro de Fomento ha hecho una larga exposición de lo que ha encontrado en su ministerio.

Se ha aprobado un expediente de indulto de Guerra, referente a los reos de Olite.

Los demás ministros nos hemos limitado a oír.»

INFORMACION DE MARINA

Resoluciones de personal.

Se concede pase a la Escala de tierra al teniente de navío D. Manuel Bastarache.

Se concede pase a la situación de excedencia al capitán de corbeta D. Antonio de la Incerca.

Se concede prórroga a la licencia que por enfermo disfrutaba el capitán de navío de la Escala de tierra D. Francisco Regalado.

Se concede la graduación y sueldo de alférez de fragata al segundo contramaestre don Tomás Benítez.

Se destina al regimiento expedicionario de Infantería de Marina en Atrica a los sargentos Juan Sanchez Rodríguez, Manuel Jiménez y Juan Rosa, y al primer regimiento a los de igual clase Modesto Cardoner y Alfredo Espinosa.

Se nombra presidente del Tribunal de exámenes para aprendices maquinistas al comandante de Ingenieros D. José J. Togores, y vocales al teniente de navío D. Emilio Pascual del Povil y al maquinista oficial de primera D. Antonio Millán.

Se dispone la baja en la Armada, por retiro, del contramaestre mayor de segunda don Ramón López y del primer condestable don Antonio Debesa.

Comunicado de la Embajada de Austria-Hungría

Torpedeamiento de un barco-hospital.

El Ministerio de Negocios extranjeros austro-húngaro publica por mediación de la Embajada imperial y real en Madrid la siguiente nota oficial sobre el torpedeamiento del buque-hospital austro-húngaro «Elektra»:

«Por medio de notas oficiales rusas y de falsas interpretaciones se molestó mucho a la atención pública con quejas sobre el hundimiento del buque ruso «Porugai», aunque del informe del comandante del submarino que hundió este supuesto buque-hospital se desprende claramente que dicho buque se usaba para el transporte de tropas al teatro de la guerra, que

llevaba la bandera mercante rusa y hasta que estaba cargado de materias explosivas, que estallaron después del torpedeamiento.

Sin embargo, la Prensa enemiga observa profundo silencio respecto al torpedeamiento ilícito del buque-hospital austro-húngaro «Elektra», que fué torpedeado por un submarino enemigo en pleno día y con tiempo completamente despejado; el buque sufrió desperfectos importantes, y varios empleados de la Cruz Roja resultaron muertos y otros gravemente heridos.

El nombre de este buque hospital, instalado por la Cruz Roja austriaca, había sido notificado debidamente a las Potencias enemigas, y el buque ostentaba además los distintivos especiales prescritos por el Convenio de La Haya.

Pero solamente después de una protesta apremiante del Gobierno austro-húngaro, el Ministerio de Marina francés se decidió a publicar un informe, el cual, con frases embarazosas, admitió el torpedeamiento del «Elektra» y prometió una investigación, de cuyo resultado no se ha sabido nada hasta la fecha.

El «Elektra» se empleaba exclusivamente como buque hospital y no llevaba a bordo ninguna clase de material de guerra ni tampoco ninguna persona que hubiera podido considerarse y tratarse como combatiente.»

Yanquis y mejicanos

Garranza pide la retirada de las tropas yanquis.—El Gobierno de Washington prepara la invasión.

Nueva York, 5.—En forma muy correcta, pero firme, el general Carranza ha reiterado al Gobierno de Washington su petición de que sean retiradas de Méjico las tropas americanas.

El último Consejo celebrado por el Gabinete de Wilson declaró formalmente que estaba decidido a mantener las fuerzas americanas en Méjico hasta el día que Carranza hubiera demostrado que se hallaba en condiciones de impedir los desórdenes y que hubiese nuevas incursiones en el territorio de la Unión.

No hay duda de que los sentimientos mejicanos respecto de los americanos son cada día más violentos. Carranza ha preveído al Gobierno de Washington que los jefes de su ejército contienen a duras penas a sus soldados en su deseo de atacar a los americanos, y en Washington se cree que si ocurriese un choque como los que se temen, los Estados Unidos se verían en la obligación de invadir Méjico.

El Almirantazgo americano ha hecho un ensayo de militarización de todos las estaciones de telegrafía sin hilos, teléfono y telégrafo, en todos los Estados Unidos, desde el sábado por la tarde hasta el lunes por la mañana.

Es la primera vez que se realiza un ensayo de esta clase, y se considera esta experiencia tan característica como el ensayo de movilización de la escuadra inglesa realizada en Julio de 1914.

DE BARCELONA

Pruebas de un invento

En la dársena del muelle de Barcelona se efectuaron el domingo las pruebas oficiales de un aparato salvavidas de sport marítimo, inventado por D. Pedro Jané y construido por D. Martín Sensesrich.

Desde el Asilo Naval presenciaron las pruebas numerosos invitados, entre los que recordamos al comandante de Marina Sr. Montis y Alendesaizazar, marqueses de Alfarrás y de Barbará, secretario de la Junta protectora del Asilo D. Fernando de Olalde, familias de la señora viuda de Desvalls, Jané y Sensesrich, los capitanes de la Marina mercante Sres. Angles de Yeora Martín Mora, en representación de la Asociación Náutica y del Fomento de la Marina Española, respectivamente, D. Agapito Borrás y varios socios del Club de Mar. También se habían congregado muchos curiosos en el muelle de Barcelona, junto a la estación sanitaria.

El invento del Sr. Jané es, como hemos dicho, un aparato salvavidas dirigible, que lo mismo puede servir para el sport marítimo que para casos de peligro en alta mar. En su construcción solamente se ha empleado la madera de cedro con aplicaciones de metal. Es plegable y va provisto de un asiento y un pedal, teniendo además una pala a doble remo para poder evolucionar a voluntad del que lo maneja. Desplegado mide 1,60 metros de largo por 0,70 de ancho y 0,30 de espesor. Una de las mejores condiciones que reúne es su escaso peso y poco volumen, lo que hace que sea fácilmente manejable y pueda encajarse en una caja como un bulto de camarote. Tiene, además, la ventaja de la rapidez con que puede montarse, pues basta un minuto para realizar esta operación.

Efectuó las pruebas el mismo inventor, quien, una vez montado el aparato, lo botó desde el buque-escuela al agua, y por medio de una cuerda se deslizo luego hasta el salvavidas, evolucionando con él en varias direcciones por la dársena. Los experimentos dieron un resultado satisfactorio, siendo aplaudidos y felicitados el inventor y el constructor por todos los concurrentes.

Terminado el acto fueron estos obsequiados con un delicado lunch.

LA GUERRA EUROPEA Por mar y por tierra

Las operaciones en Francia

Los franceses pasan a la ofensiva en Verdun

París, 5.—Es un hecho que el Mando francés ha pasado definitivamente ante Verdun de la defensiva a la reconquista del terreno por contraataques parciales.

El importante éxito local obtenido por nosotros en los días 29 y 30 de Abril delante de Mort Homme se acentuó aún más en la jornada del 3 de Mayo.

Las dos precedentes acciones nos hicieron avanzar delante y a derecha de la cota 295.

Importaba realizar los mismos avances en la izquierda de la cresta para completar nuestra ventaja, y nuestros soldados emprendieron hoy esta tarea.

En un asalto, nuestras tropas tomaron las posiciones alemanas del Noroeste de Mort Homme.

En suma, de día en día, nuestro avance aleja poco a poco la amenaza enemiga contra Mort Homme, que, si nuestros progresos se extienden aún, estará pronto fuera de peligro, como también ocurrió con la cota 304, contra la cual los intentos alemanes cesaron cuando recuperamos el bosque de Avocourt, a fin de Marzo.

Combates parciales.

Berlín, 5.—En el sector entre Armentières y Arras, la lucha adquirió a intervalos bastante actividad.

La lucha de minas fué especialmente violenta al Noroeste de Lens, cerca de Souchez y en Neuville.

Al Noroeste de Neuville fracasó un ataque intentado por los ingleses, después de haber hecho estallar varias minas.

En la región del Mosa, la actividad de ambas artillerías llegó a alcanzar durante el día gran intensidad.

Fué rechazado un ataque francés dirigido contra nuestras posiciones situadas en la vertiente occidental de la cresta del Mort Homme.

En la vertiente Sudoeste de la cresta, el enemigo consiguió poner pie en un puesto avanzado.

Duelos de artillería.—Voladuras de minas.

París, 5.—En el Argonne, la artillería francesa cañoneó las organizaciones alemanas en el bosque de Cheppy.

En la Fille Morte, los franceses hicieron estallar, con éxito, una mina.

Al Oeste del Mosa ha sido muy violento el bombardeo en la región de la cota 304.

El tiro de detención de los franceses anuló un ataque alemán contra una de las trincheras recientemente conquistadas por los primeros en el Mort Homme.

Al Este del Mosa y en la Woeyre, actividad intermitente de la artillería francesa.

En el resto del frente, nada que mencionar, a excepción del cañoneo habitual.

Combates aéreos.

Berlín, 5.—Varios aviones enemigos bombardearon esta mañana temprano Ostende; pero las bombas sólo cayeron en el jardín del Palacio Real.

En lucha aérea ha sido derribado un avión enemigo cerca de Middelkerke. El oficial francés que lo pilotaba murió.

Al Oeste de Lievia fueron derribados dos aviones enemigos por el fuego de nuestros cañones y ametralladoras.

En la región al Oeste de Vaux, nuestros aviadores pusieron fuera de combate a dos biplanos franceses.

Duelos de artillería.—Caza de un dirigible italiano.—Bombardeos aéreos.

Vienna, 5.—La artillería enemiga desplegó creciente actividad contra la cabeza de puente de Tolmino, zona de Flitsch, y en varios sectores del frente de Carnia.

En la zona de la frontera del Tirol continúa moderada la lucha de artillería, en la cima del Adanelle, entre Stabiel y Corno di Cavento.

Esta noche voló sobre las líneas austro-húngaras un dirigible enemigo, lanzando bombas, y continuando después en dirección Este por encima del valle de Idria, hacia Laibach y Salva. A su regreso fué alcanzado por la artillería austro-húngara cerca de Dornberg, a la vez que era atacado por los aviadores austro-húngaros, yendo a caer cerca del campo de maníobras de Gorizia. Cuatro de sus tripulantes resultaron muertos. Varios aviones austro-húngaros atacaron ayer los campamentos italianos cerca de Vilasce; regresaron indemnes, después de haber lanzado gran número de bombas y sostenido violentos combates aéreos.

El día 3, por la tarde, una escuadrilla de aviones bombardeó la estación, la fábrica de azufre y los cuarteles de Ravenna, con buen resultado, siendo observados incendios en la fábrica de azufre y en la estación. Dos baterías cañonearon violentamente a los aeroplanos, pero todos regresaron sin averías.

Al mismo tiempo, una fluita de torpederos encontró al Este de la desembocadura del Po a cuatro cazatorpederos enemigos, entablado un combate de artillería a gran distancia, sin poder acortar ésta, por la mayor velocidad de los barcos enemigos. Varios aviones tomaron

parte en la lucha, empleando sus ametralladoras contra los cazatorpederos enemigos.

Ataques austríacos rechazados.—Bombardeos.

Roma, 5.—El día 2, intenso fuego de artillería en la zona del Tonale. El enemigo lanzó tres ataques sucesivos contra nuestras posiciones del Castellazzo; pero fueron rechazados todos ellos, con grandes pérdidas, dejando en nuestro poder una treintena de prisioneros.

El día 2, en el Adanello, las columnas enemigas atacaron el mismo tiempo en el Crozzon di la Res y el paso di Caletto, al Sur. Dejamos que se acercaran hasta cien metros, las recibimos con fuego por ráfagas de ametralladoras y fusiles y las obligamos a retirarse, después de haber sufrido elevadas pérdidas.

Entre Adigio y Brenta, la acostumbrada actividad de artillería y movimiento de trenes.

Nuestras baterías bombardearon la estación Galliano y el fuerte de Doss del Somme, siendo los objetivos alcanzados varias veces.

En el Col di Lana, nuevo ataque del enemigo contra nuestras posiciones al Noroeste de la cima.

En el medio Isonzo, nuestra artillería bombardeó Tolmino, centro de aprovisionamiento del enemigo en aquella zona.

Las operaciones en Rusia

Luchas parciales.

Petrogrado, 5.—La artillería enemiga ha bombardeado los sectores de las regiones de Jacobstadt y Dunaburgo.

En la región al Este de Viotza y Tveretch, los alemanes, después de una preparación de artillería, intentaron salir de sus trincheras para atacarnos; pero fueron detenidos por nuestro fuego.

El día 2 por la mañana, después de intenso bombardeo, nuestros enemigos tomaron la ofensiva en la región del pueblo de Antony, al Noroeste del poblado de Postavy; pero fueron contenidos por nuestro fuego y rechazados, así como en otro ataque que dieron en la misma región y que tampoco tuvo éxito.

En la región de Baranovitchi y en el canal de Oghinsk hubo violento duelo de artillería. Al Sur de Oyk avanzamos algo.

En la región de Sopocoft, al Noroeste de Kremenetz, el enemigo ha hecho estallar un horno de mina, cuyo hoyo ocupamos.

Todo sigue igual.

Berlín, 5.—En general no ha cambiado la situación en el frente.

Nuestros dirigibles han atacado, comprobando el éxito obtenido, las estaciones del trayecto Molodezn-Minsk y el cruce de líneas Liminiec, al Nordeste de Pinsk.

Los refuerzos rusos.

Telegrafían al Times desde Petrogrado que el Zar ha revistado a los batallones que han sido instruidos durante el invierno.

«No se descubre ningún secreto diciendo—agrega el corresponsal del Times—que las unidades revistadas hoy acusan un número de soldados tres veces mayor que el que había en filas hace dos años.»

El Zar iba acompañado por los agregados militares de las Potencias aliadas.»

Nuevos mandos.

Roma, 5.—Dicen de Berlín que se han verificado numerosos cambios en el mando de los ejércitos alemán y austríaco. Los generales Koewess y Barovitch han sido trasladados. El general Moltke será llamado de nuevo al servicio.

Los frentes secundarios

La rendición de Kut-el-Amara.—Júbilo en Constantinopla.

Berlín, 5.—El general Townshend, con su séquito, ha sido tratado con toda clase de honores por los turcos.

En Constantinopla, para festejar la toma, la guarnición organizó una cabalgata y una parada militar nocturna, a la luz de las antorchas.

El presidente del Reichstag alemán, Kaempf, y el de la Cámara turca, Hadshi Alf Bey, cambiaron telegramas con el mismo motivo.

Canje de prisioneros.

Londres, 5.—Se han enviado barcos a Kut-el-Amara con objeto de transportar a los enfermos y heridos pertenecientes a las tropas del general Townshend, que se canjean por igual número de prisioneros turcos y mahometanos.

Más barcos destruidos.

Comunican de Londres que han sido echados a pique el vapor inglés «City of Lucknow» y el pesquero «Bessing», también de matrícula británica.

Abanderado en Glasgow el «City of Lucknow», antes «Guyana», era un buque de 3.677 toneladas.

No se tienen noticias del buque griego «Georghios».

Salto de Nueva York hace más de dos meses, tripulado por 25 nombres y con un cargamento de trigo. Indudablemente ha naufragado, y la pérdida se calcula en tres millones.

La escuadra japonesa.

Según el Daily Express, el Japón, que antes de la guerra era la séptima potencia marítima, ocupa ahora el tercer lugar.

En los arsenales nipones se realiza activa labor, y construyense en la actualidad 33 buques, que en conjunto representan 138.550 toneladas.

El hundimiento del «Zent».

Londres, 5.—Los armadores del vapor inglés «Zent» han hecho el siguiente relato de cómo fué destruido el buque:

«Desgraciadamente, hemos tenido que lamentar la muerte de 47 tripulantes de nuestro vapor «Zent», que zarpó de Liverpool el día 4 de Abril, y que fué torpedeado antes de medianoche del día siguiente, a 28 millas de Fastnet.

Se le dispararon dos torpedos, el primero de los cuales pasó a estribor del buque, y el segundo estalló en la cámara de máquinas, logrando hundir el buque en menos de dos minutos.

Once tripulantes, incluyendo al capitán Martín, fueron recogidos, después de haber permanecido dos horas en el agua, por buques de guerra británicos que habían oído la señal de alarma, lanzada por el radiotelegrafista Mr. Prougghan al chocar el torpedo contra el «Zent».

El operador ha muerto seguramente; pero consiguió enviar la señal de auxilio antes de que se hundiese el buque.»

Barco alemán apresado.

Según telegramas particulares recibidos en Madrid, uno de los barcos alemanes refugiados en Tenerife, llamado «Cabo de Teide», que se hizo a la mar remolcado por otro buque de la misma nacionalidad, sin duda para dedicarse al corso, fué apresado ayer, a cinco millas de nuestras aguas jurisdiccionales, por un buque de guerra inglés.

El ministro de Marina confirmó ayer oficialmente la noticia al entrar en Consejo.

Hazañas de un submarino.

El Rybo Stifts Tidende, de Copenhague, da los siguientes detalles, hasta ahora desconocidos, respecto de las hazañas de un submarino inglés.

El 17 de Octubre una escuadra alemana compuesta de ocho recogedores de minas y escoltada por el crucero auxiliar «Kaiser», salió de Kiel para examinar un campo de minas en el Sund. Tan pronto hubo echado las anclas, fué atacada por un submarino inglés, el cual consiguió hundir tres buques y dejar otro muy averiado. Los restantes se dieron a la fuga, regresando a Kiel.

Zeppelin destruido.

Londres, 5.—El zeppelin «L-20», uno de los que se maron parte en el «raid» de la noche del martes, fué arrastrado hacia las costas de Noruega, y ayer por la mañana se partió en dos y cayó. Diez y seis tripulantes, algunos de los cuales estaban heridos, han sido capturados o internados. Dicese que el zeppelin hula hacia Noruega, perseguido por un crucero francés. Otra explicación que se da es la de que le faltaba patrón y un fuerte vendaval lo arrastró hacia el Este.

DE PALACIO

Mr. Huntington ha dirigido un telegrama a S. M. el Rey, diciendo que para honrar la memoria de Miguel de Cervantes Saavedra se erigirá un arco de triunfo en Nueva York.

El telegrama contiene además frases de gran afecto y consideración a S. M. el Rey.

D. Alfonso XIII ha contestado con un expresivo telegrama de gratitud.

Su Majestad la Reina, con la duquesa de San Carlos y el duque de Santo Mauro, ha visitado de nuevo esta mañana el estudio de Bellure.

Además ha recibido en audiencia a la marquesa de Nájera, condesa de Bonilla y doña Elisa Moya de Francisco.

El concurso de «A B C»

Los ilustres cervantistas doña Blanca de los Ríos Lampérez y D. Francisco Rodríguez Marín, que constituían, con D. José María Salverría, distinguido redactor de «A B C», el Jurado que designó este querido colega para examinar los trabajos que se presentaron sobre «La evolución en la manera de ver el Quijote desde su aparición hasta nuestros días», han examinado los 73 artículos recibidos para el certamen y han acordado conceder el primer premio, de 1.000 pesetas, al que tiene por lema «Paz augusta ad augustas»; el segundo premio, de 200 pesetas, al artículo que lleva el lema «Paramente periodístico»; y el tercero, de 100 pesetas, al que lleva por lema «Para A B C».

Abile los sobres resultaron ser los autores de los artículos premiados:

Primero. D. Miguel de los Santos Oliver.

Segundo. D. Félix Lorenzo; y Tercero. D. Miguel Mérimo Alvarez.

El Jurado consideró también merecedor de premio el trabajo señalado con el lema de «XIX»; pero no pudo otorgárselo porque el autor advirtió que sólo optaba al primer premio, y que en el caso de que se le acordara otro, renunciaba a él respetuosamente, deseando guardar el incógnito.

NOTAS POLITICAS

QUE DICE EL PRESIDENTE

El presidente del Consejo, al recibir a medio día a los periodistas, les dijo que, como estaba anunciado, mañana llegará el Rey, y que hasta tanto hablara con él no saldrá de sus habitaciones nada que guarde relación con los nombramientos de personal pendientes.

Mañana mismo por la mañana se reunirá la Junta de defensas del Reino, bajo la presidencia de S. M. el Rey.

Acercas de la captura del barco alemán refugiado en Tenerife y llevada a cabo fuera de nuestras aguas jurisdiccionales, manifestó el presidente que no había reclamación ninguna, por la razón sencilla de que todos estaban conformes en que el apresamiento se ha hecho a unas 10 millas de las costas de Canarias.

Conferenció esta mañana el conde de Romanones con los ministros de Estado y de la Gobernación, y también mantuvo una larga conversación con el Sr. Suárez Inclán.

Este volverá en seguida a Barcelona, en donde continuará prestando sus estimables e importantes servicios.

Dijo también el conde de Romanones que a Madrid han llegado el gobernador del Camerún y personas que formaban su Estado Mayor, siendo la permanencia en esta corte de los expresados súbditos alemanes brevísima, pues responde solamente a la necesidad que tienen de ultimar algunas cosas con la Embajada de su país.

El gobernador de Barcelona estuvo esta mañana en el ministerio de la Gobernación saludando al Sr. Ruiz Jiménez.

Ambos celebrarán mañana una reunión, a las once de la mañana, para ocuparse de asuntos relacionados con aquella provincia.

El Sr. Suárez Inclán regresará a Barcelona mañana por la noche.

Por el ministerio de la Gobernación han seguido desfilando hoy numerosos senadores y diputados de todos los matices para felicitar al Sr. Ruiz Jiménez por su nombramiento.

El ministro de la Gobernación recibió a los periodistas, manteniendo la misma reserva de ayer respecto al nuevo alcalde.

De provincias no había recibido ninguna noticia de importancia.

Ha conferenciado con el presidente del Consejo el subsecretario de Hacienda, Sr. Chaparrista.

El Gobierno no dará a conocer oficialmente el nombre del nuevo alcalde de Madrid hasta tanto sea firmado por el Rey el decreto.

Como anoche adelantábamos, el nuevo alcalde es el marqués de Cortina.

La reunión de las minorías conservadoras, que estaba anunciada para el día 8, ha sido aplazada y se verificará en la tarde del día 9. El motivo del aplazamiento es que el Sr. Dato tiene que asistir el día 8 a la boda de una hija del señor conde de Esteban Collantes.

ALEMANIA Y NORTEAMERICA

La guerra submarina

Los bávaros piden su continuación. París, 5.—Los nacionalistas liberales bávaros votaron por unanimidad hace dos días una resolución pidiendo la continuación de la guerra submarina. El jefe del partido pronunció un discurso con este motivo, en el que dijo: «Por la guerra económica se quiere obligar a Alemania a caer de rodillas. Sin embargo, la interrupción de las importaciones no sería posible si todos los Estados neutrales se opusie-

ran. Un país hubiera podido garantizar la libertad de los mares: los Estados Unidos. Pero en la historia que se haga de la guerra, la neutralidad de este país merecerá un capítulo especial.

Nosotros no deseamos, claro es, crearnos un nuevo enemigo; pero hay que tener en cuenta que no podemos tolerar tampoco que otra nación nos vaya marcando la conducta que hemos de seguir. Es cuestión de saber si hemos de dejar que se nos arrebatara de las manos la única arma de que disponemos para herir la potencia naval de Inglaterra.

No queremos que sean hundidos los buques con pasajeros; pero tampoco podemos ver tranquilamente que cuando Alemania señala una zona de guerra sea menos respetada que la establecida por Inglaterra.»

La respuesta alemana.

París, 5.—Según noticias de Berlín, la respuesta del Gobierno imperial será precisa y no dará lugar a ninguna duda acerca de la actitud de Alemania y de las instrucciones comunicadas a los comandantes de los submarinos.

No fueron "apaches", aunque lo parecen

Al suceso de que dimos ayer cuenta, tomado de nuestro estimado colega El Correo Español, se ha facilitado en la Dirección de Seguridad la siguiente aclaración:

«El hecho de que el distinguido aristócrata no haya querido hacer intervenir a la Justicia, ha dado lugar a que se dé a este suceso una versión que está bastante alejada de la realidad.

La Policía madrileña, muy criticada, aunque no siempre con justicia, ha hecho gestiones, y el asunto tiene una explicación sencillísima.

Hace días se habló de un intento de huelga de cocheros, de agresiones a los que no se unían al movimiento (dos de ellos con lesiones graves), etc., etc.

No ha podido establecer la Policía exactamente quién sea el agresor del coche a que aludimos, pero se ha puesto de acuerdo este atentado con los cuatro o cinco diarios de que son objeto, no las personas que ocupan determinados coches, sino las capotas o los cristales de éstos.

En efecto, en los coches de Bellas Artes y del Círculo de Hijos de Madrid se han producido estos días apunillamientos de capotas.

¿Qué se intenta con esto? La Policía lo ha de averiguar, pues no es posible suponer, sin inferirle agravio, que los encargados de velar por la seguridad pública y por los intereses de los ciudadanos dejen en el desamparo a los cocheros que quieren ejercer su profesión sin pertenecer a determinadas Sociedades, y, por consecuencia, a los coches propiedad de las Empresas que tengan ese personal no asociado.

Que los atentados tengan el aspecto de «apachismo» que se les adjudica es una cosa; pero nosotros queremos tranquilizar a los que utilicen coches, ignorando quién sea su propietario. Vayan tranquilos, que contra sus personas y sus alhajas no va nada, sino contra las capotas de cuero, los barnizados de las cajas, los cristales de los faros y un día u otro contra los carruajes de caballos o contra éstos.

La cuestión es conseguir que una Empresa sufra perjuicios materiales de tal importancia que le sea preciso para la defensa de sus intereses despedir a unos cuantos obreros laboriosos, honrados y correctos; pero que no son miembros de la Sociedad X, o que no pueden serlo, porque expulsados un día de ella por causas completamente ajenas a la dignidad de las personas y de las profesiones, no podrían volver a esas Sociedades, con lo cual, y sin ha-

ber perdido ninguna de las cualidades de los hombres honrados, tendrían que dejar de ser cocheros o morir de hambre.

Insistimos en que las autoridades no han de permitir que semejante estado de cosas pueda perdurar.»

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 3, Día 3. Lists various public values and their prices.

Información de Guerra

Matrimonios. Se conceden reales licencias para contraerlo al capitán de Infantería D. Emilio Lafuente y al segundo teniente D. Aquilino Orero. Ascensos. Se han firmado las propuestas de ascensos que mañana publicará el Diario Oficial. Pasan al empleo inmediato: En Estado Mayor, dos capitanes.

En Infantería, cinco tenientes coroneles, siete comandantes, seis capitanes y 20 tenientes.

En Caballería, tres tenientes coroneles, dos comandantes, tres capitanes y tres tenientes.

En Artillería, un teniente coronel y un comandante.

En Ingenieros, cuatro comandantes, dos capitanes y un teniente.

En Intendencia, tres mayores, tres oficiales primeros y tres segundos.

En Intervención, un comisario de guerra de primera, tres de segunda, dos oficiales de primera y dos de segunda.

En Sanidad, un médico mayor y un primero.

En Veterinaria, un veterinario mayor y un segundo.

En Carabineros, un comandante, dos capitanes, tres primeros tenientes, tres segundos y cuatro sargentos.

En Guardia civil, tres comandantes, dos capitanes, dos primeros tenientes, siete segundos y seis sargentos.

En el clero castrense, un capellán segundo e ingresan aspirantes.

En Oficinas militares, un archivero tercero, dos oficiales primeros, cinco segundos, seis terceros, cinco escribientes de primera, cinco de segunda, e ingresan cuatro.

La Junta de transportes

Importación de productos. Las concesiones hechas por la Junta de transportes para la importación de productos a flete reducido tienen ya indudable importancia, puesto que hasta mitad del mes de Abril último se habían otorgado cerca de 34.000 toneladas de trigo, unas 37.000 de carbón, 3.000 de maíz y 1.500 de harinas, o sea en total más de 75.000 toneladas de productos adquiridos en el extranjero. El trigo se ha comprado en Buenos Aires y Nueva York; el carbón, en Newcastle, en Newport, Berry-Deck y Cardiff, y la harina, en Nueva York.

Actualmente, según ha manifestado el director general de Comercio, navegan con rumbo a España cargamentos de trigo, que oscilan entre 3.000 y 7.000 toneladas, en los vapores «Bizmendi», «Algoroteño», «Júpiter», «Noviembre», «Barcelona», «Carlos», «Gandiol», «Hércules» y «Rosario», algunos de ellos adquiridos en alta mar, y todo ello en poco más de un mes que la Junta lleva funcionando normalmente.

Además, la Asociación de Navieros se ha comprometido a poner todos sus barcos disponibles al servicio de la Junta para traer trigo y anticipar los fondos comprando ella los cargamentos; y la Dirección de Comercio se propone conseguir, por cuantos medios estén a su alcance, que no salga un buque español de la Argentina con trigo que no se dirija a puerto español.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

La situación empieza, pues, a mejorar con la entrada de trigos, carbones y harinas extranjeros, y aunque no pueda darse por resuelto el problema, no es poco que la Marina mercante española se haya comprometido ya a traer más de 75.000 toneladas, que producirán indudablemente buen efecto en los mercados trigueros y carboneros y en las fábricas y talleres.

lli, Aznar, Barreras, Masso, Bosch y Alsina, Ricart y Giralt, Carranza y Andújar. El secretario, Sr. Navarrete, dió cuenta del resultado de la elección reglamentaria de la mitad de la Junta correspondiente al bienio 1916-1918.

Resultaron reelegidos la mayor parte de los vocales salientes, y de nueva elección los señores Gartzel, Urquijo y Anastasio. La Junta deliberó después sobre varias mociones recibidas en relación con las modificaciones introducidas en la ley de Comunicaciones e Industrias marítimas, y con la parte de ésta incumplida, muy especialmente en cuanto a la pesca marítima se refiere. Acordó hacerlas objeto de detenido estudio e información, para acudir oportuna y eficazmente en defensa de los intereses marítimos nacionales ante el Parlamento, el Gobierno y la opinión.

Espectáculos para hoy

PRINCESA.—A las 10, La tónica amarilla.

COMEDIA.—A las 10, El infierno.

A las 6, cinematógrafo.

LARA.—A las 7, En un lugar de la Mancha.

A las 10 1/2, ¿A quien me recuerda usted?

Y En un lugar de la Mancha...

INFANTA ISABEL.—A las 6 3/4, Los gaibres.

A las 10 1/2, Los gaibres.

APOLO.—A las 7, El amigo Melquiades.

A las 10, El cerrojazo y La patria de Cervantes.

ZARZUELA.—A las 6 1/4, Los chorros del oro, debut de Charlot y Sierra Morena.

A las 10 1/2, Sierra Morena, Charlot y La corte de Faraón.

ESBAVA.—A las 6, Los trovadores.

A las 10 1/2, Las píldoras de Hércules.

COMICO.—A las 10, Miss Cañamón.

NOVEDADES.—A las 6, Los dos fenómenos.

A las 7 1/4, El querer de una gitana.

A las 9 1/4, A orillas del Ebro.

A las 10 1/4, El machacante.

A las 11 3/4, Los piratas.

GOLISEO IMPERIAL.—A las 5 1/2, La Remolino.

A las 9 1/2, La dama de las camelias.

A las 6 1/2, Lección de celos.

A las 10 1/2, El orgullo de Albacete.

CIRCO DE PARISH.—A las 9 1/2, el famoso excéntrico parodista Cardo as Charlot y su troupe, la troupe japonesa, la troupe árabe, la troupe aragonesa, la troupe ecuestre, gimnastas, acróbatas, equilibristas, saltadores clowns, bufos y excéntricos.—Director, William Parish.

MARTIN.—Sección continua de cinematógrafo. Éxitos verdada.

ROYALTY.—Sección continua de 5 a 11 Éxitos grandiosos.

CINEMA ESPAÑA.—(Paseo de San Vicente). Sección continua de 4 a 12 1/2. Grandes éxitos. Entrada general, 10 céntimos.

PRÍNCIPE ALFONSO.—Sección continua de cinco a una. Verdaderos éxitos.

TRIANON PALACE.—Cinematógrafo de moda. Éxitos sensacionales.—Butaca 0,40.

ROMEA.—Cinema y variedades.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4. Grandes éxitos.

CINEMA X.—Sección continua de 5 1/2 a una. Grandes éxitos.

GRAN VIA.—Sección continua de cuatro a una. Éxitos enormes.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

(Folleto núm. 72.)

CRIMEN Y CASTIGO

POR F. DOSTOIEVSKY

(CONTINUACIÓN)

daba pena a Advotia. Cuando el joven se hubo enterado con más detalles del estado enfermizo de Pulkeria, se puso muy triste. Con Sonia estaba siempre taciturno. Provista del dinero que Svidrigailoff le había entregado, la joven se hallaba, desde hacía mucho tiempo, decidida a acompañar la conducción de presos de que había de formar parte Raskolnikoff. Nunca había mediado una palabra sobre este particular entre ella y él; pero ambos sabían que sería así. En el momento de la última despedida, el conde se sonrió de un modo extraño al decir a su hermana y a Razumikhin hablar del próspero porvenir que se abriría para ellos después de su salida de la prisión. Preveía que la enfermedad de su madre no tardaría en conducirla al sepulcro.

Dos meses después, Advotia se casó con Razumikhin. Algún tiempo después, todo denotaba en Razumikhin una resolución enérgica. Advotia creía ciegamente que realizaría todos sus designios, y no podía menos de creerlo, porque veía en él una voluntad de hierro. Comenzó por entrar de nuevo en la Universidad, a fin de terminar sus estudios.

Pulkeria concedió con alegría la mano de su hija a Razumikhin; pero después de este matrimonio, pareció más triste y preocupada.

Al poco tiempo Pulkeria Alexandrovna se vió acometida de una fiebre alta. Murió al cabo de quince días. Muchas palabras pronunciadas por Pulkeria durante su delirio hicieron creer que había casi adivinado el terrible secreto que con tanto trabajo trataron de ocultarle cuantas personas la rodeaban.

Por mucho tiempo Raskolnikoff ignoró la muerte de su madre, aunque, por mediación de Sonia, recibiese regularmente noticias de su familia. Cada mes enviaba la joven una carta con la dirección a Razumikhin, y cada mes se le respondía de San Petersburgo. Las cartas de Sonia parecieron en un principio a Advotia y a Razumikhin algo secas, pero más tarde comprendieron que era imposible escribir las mejores, y que, en resumen, encontraban en ellas datos completos y precisos acerca de la situación de su desgraciado hermano. Sonia describía, de una manera muy sencilla y muy clara, la existencia de Raskolnikoff en la prisión. Daba noticias detalladas acerca de su salud, decía qué deseos le había manifestado él, qué preguntas le había dirigido, los encargos que le había confiado durante sus entrevistas, etc.

Advotia y su marido supieron, por la correspondencia de Sonia, que su hermano seguía siempre sombrío y taciturno. Cuando la joven le comunicaba noticias recibidas de San Petersburgo, apenas si prestaba atención; algunas veces se enfermaba de su madre, y cuando Sonia le enteró de la muerte de Pulkeria, se quedó poco menos que impasible.

Sonia confesaba que al principio sobre todo, sus visitas, en vez de causar placer a Raskolnikoff, le producían una especie de irritación; no salía de su mutismo más que para decir groserías a la joven. Más tarde, habiendo llegado a ser dichas entrevistas para él una costumbre, casi una necesidad; hasta el punto de que había estado muy triste cuando una indisposición de algunos días obligó a Sonia a interrumpir sus visitas.

Respecto a sí misma, Sonia decía que había logrado crearse relaciones en su nueva residencia; que se ocupaba en escribir, y que, no habiendo en la ciudad casi ninguna modista, había hecho una buena parroquia. Lo que no decía es que había atraído sobre Raskolnikoff el interés de la autoridad, y que gracias a ella se le dispensaban los trabajos más penosos, etc.

En fin, Razumikhin y Advotia recibieron aviso de que Raskolnikoff esquivaba a todo el mundo; que sus compañeros de cautividad no le querían, que permanecía silencioso durante horas enteras, y que, de día en día, su palidez era cada vez mayor. Ya Advotia había notado cierta inquietud en la última carta de Sonia. De repente ésta escribió que el conde había caído gravemente enfermo y que había sido llevado al hospital de la prisión.

Estaba enfermo desde hacía algún tiempo; pero lo que había quebrantado sus fuerzas no era ni el horror del cautiverio, ni el trabajo, ni el mal alimento, ni la vergüenza de tener la cabeza rapada e ir vestido de harapos. ¡Oh! ¿Qué le importaban a él tales tribulaciones?

Le daba vergüenza de la misma Sonia; por esta razón se mostraba gresero y despreciativo en sus relaciones con la joven. ¡Oh, qué feliz habría sido si hubiese podido acusarse a sí mismo! Lo hubiera soportado entonces todo, hasta la vergüenza y el deshonra. Le complacía examinarsé severamente. Su conciencia endurecida no encontraba en su pasado ninguna falta particularmente terrible. Solamente se echaba en cara haber fracasado, cosa que podía ocurrir a todo el mundo. Lo que le humillaba era verse él, Raskolnikoff, perdido tontamente, perdido sin remedio.

(Continuará.)

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, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 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 pesajera 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.

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 Telégrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

Esta antigua Academia ha obtenido en las cuatro últimas oposiciones de Correos el mayor número de plazas: 122, 112, 77 y 103, respectivamente; existen grupos independientes en todas las clases.

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés e Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

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., metales pesados y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábrica de aviones, cañones y blindajes de Schaffeld (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Krith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia, Gibraltar-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Harford; fábrica en North Knet, para proyectiles; pelones de Ekmanala y Rynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grant» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Barka», crucero de primera clase, de 10.500 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 18.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de primera clase, de 15.000 toneladas y 18.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», 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 «Triunfante». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.000 caballos; «Sentinel», y «Ski noschar» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.250 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; «Hoguen» 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; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niche», 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 distintos clases.

Colegio del Cardenal Cisneros

Incorporado al Instituto de San Isidro. Costanilla de Santiago, 6, 1.º

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas. El mejor elogio que puede hacerse del resultado que se obtiene en este Colegio es publicar la relación de las calificaciones obtenidas por sus alumnos en los exámenes oficiales del último curso, de 1914 a 1915, que fué el siguiente:

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
37	161	89	29	Ninguno	279

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco. Preparación completa, a cargo: Tenientes coroneles, M. Peralta y Ortega; Comandante, Sánchez Pacheco; Capitanes, Castillo, Berzosa y Martínez, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas. INTERNADO ARENAL, 24

Santa Teresa de Jesús

COLEGIO DE SENORITAS. Educación completa y esmerada.—Labores útiles y de adorno.—Trabajos manuales.—Dibujo.—Clases especiales después de las cinco de la tarde.—Preparación para maestras y repaso de asignaturas. Calle del León, 27 MADRID

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS DE Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

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.

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, Zeluán, 14.

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena e 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, Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, Cumaná, Carúpano, Trinidad y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS. Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz y Cartagena, para salir de Barcelona cada cuatro viernes, ó sea: 7 Enero, 4 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, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 25 Enero, 22 Febrero, 21 Marzo, 18 Abril, 16 Mayo, 13 Junio, 11 Julio, 8 Agosto, 5 Septiembre, 3 y 31 Octubre, 28 Noviembre y 26 Diciembre, para Singapore y demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por 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 (Escalas facultativas), 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 de la Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA. Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 12, de Gijón el 13, Coruña el 14, de Vigo el 15, de Lisboa el 16 y de Cádiz el 19, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 12 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y 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.

Laboratorio Químico y Farmacéutico del Dr. E. Villegas, de Córdoba

ALGUNAS ESPECIALIDADES DE DICHO AUTOR

JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA.—Cura todos los afectos bronquiales, notándose alivio desde la primera cucharada, y suprime radicalmente toda clase de toses por rebeldes y antiguas que fuesen. La clase médica española ha reconocido la superioridad de esta preparación sobre sus similares y la formula siempre que tiene ocasión. El público en general que conoce las bondades de este preparado lo prefiere a otro alguno. Obra el bromoformo en la economía de tres maneras: como anestésico, como antiespasmódico y como antiespasmódico; y el clorhidrato de heroína como poderoso sedante de la respiración con grandes ventajas en este concepto sobre la morfina y codeína, sin los inconvenientes de estas últimas sales; pero es más hipnótica y menos convulsiva, disminuyendo la excitabilidad refleja de los centros respiratorios y de la tos en la médula oblongada.

JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA Y FENOCOLA.—Es la fórmula más racional y científica para el alivio inmediato, y en muchos casos curación completa, de la TOS FERINA (Coqueluche).

La acción del clorhidrato de fenocola unida a las ya indicadas del bromoformo y heroína declaran los doctores Martínez Vargas, Saravia y otros españoles, y Neupert y Grigoriev, que abrevia notablemente la duración de la enfermedad. Desde luego, y en casi todos los casos, suprime quintas y disminuye en intensidad y número los ataques. Es el medicamento preferido por los médicos y por las madres.

JARABE DE ARRHENAL, DIONINA Y THIOCOL.—Este jarabe está destinado para reemplazar en lo posible el funcionamiento integral de los aparatos nervioso y circulatorio. Daban uso todos aquellos individuos molestados por la tos que se desnutren, perdiendo energías y carnes, y que se abandonan a resultaría excelentes candidatos para la tuberculosis. Obra el arrhenal como antitérmico, la dionina como sedante y analéptico de la tos; en los bronquios, asma, neumonía, procura un sueño tranquilo exento de sudores, cesan los dolores torácicos, la respiración es más fácil y se detiene la excitación penosa de la tos y, por último, el thiocol obra como la creosota sin sus inconvenientes de olor, sabor y solubilidad no ejerce acción irritante sobre las mucosas. En cambio disfruta de todas las excelentes y reconocidas benéficas condiciones de este cuerpo, provee a los ácidos sulfocombinados, no tiene acción ni sobre la bilis, ni sobre la sangre y se asimila en una proporción de un 72 a 75 por 100. Es un caso macral notabilísimo. Posee acción antifebril, alcanza también en las enteritis agudas y crónicas, en las bronquitis agudas y fiebres tifoidales. Estas condiciones de bondad, su tolerancia, su inofensividad y su acción favorable en la nutrición, son datos interesantísimos que el clínico no debe perder de vista.

En resumen: entendemos que con esta preparación JARABE DE ARRHENAL, DIONINA Y THIOCOL, oportunamente administrada, se mos dado un paso en el camino de la curación de tan terrible enfermedad (TUBERCULOSIS), y así nos lo demuestra la serie de certificados médicos y de enfermos que poseemos.

ELIXIR ESTRUMOL, a base de arrhenal, tanino, tintura de iodo y vanadato sódico, cuyas sustancias van completamente disueltas en un vehículo formado por partes iguales de vino añejo de Málaga, glicerina químicamente pura y agua, seguramente, y obedeciendo a leyes químicas al encontrarse las indicadas especies farmacéuticas en contacto y presencia con el líquido expresado, se formará la necesaria reacción y cambiando lugar a un iodo de arsénico con su acción terapéutica contra los dertos corrosivos tuberculosos. La tintura de iodo en presencia del tanino y vino dará lugar al vino iodotónico con sus marcados efectos tónico-reconstituyentes e igualmente resultará la acción que buscamos en el tanino, que también formará.

En el escrofulismo obra maravillosamente, así como en las costras de la cara, supuración de oídos, ojos malos (blefaritis), activando la vida de las células atargadas por la enfermedad.

En el artrismo con sus manifestaciones de gota, asma, diabetes, obesidad, etc., obra también con gran éxito.

En los tumores blancos, manifestaciones que supone que el individuo que padece de ellos es pobre en su desarrollo, enclenque, que todo falta, el ELIXIR ESTRUMOL hace desaparecer, poco a poco, la anemia que consume a estos seres, tornándolos en fuertes y lozanos.

En el raquitismo los resultados son sorprendentes desde el primer trasco. Los huesos se hacen más fuertes y no se deforman y, en general, el medicamento obra porque cambia la faz del organismo; el metabolismo celular se hace más activo; las células adquieren una vitalidad que se tenían, y los órganos hematopoyéticos encargados de dar los glóbulos a la sangre, se transforman haciendo que éstos sean buenos y estén en condiciones de asimilación.

El ELIXIR ESTRUMOL es un preparado que ha sido recibido con gran simpatía por la clase médica estudiosa, y lo receta siempre con éxito.

ELIXIR DENTICION VILLEGAS a base de clorato de potasa y stovaina. Se usa como tóxico sobre las encías en niños y adultos, en todas las molestias de la boca y sobre todo en el período de dentición.

Academia Sánchez Pacheco. Preparación completa, a cargo: Tenientes coroneles, M. Peralta y Ortega; Comandante, Sánchez Pacheco; Capitanes, Castillo, Berzosa y Martínez, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas. INTERNADO ARENAL, 24

LA MANUFACTURA ESPAÑOLA.

(NOMBRE REGISTRADO)

ROSICH y C.ª

Importación y fabricación de Aceites y Grasas lubricantes, Correas, Gomas y Amiantos. Transmisiones, Ejes cojinetes, Accesorios de todas clases. FABRICACION ESPECIAL DE POLEAS DE MADERA

Fábricas y Almacenes: Calle de Sicilia, núm. 4 bis (S. M.) Oficinas: Paseo Isabel II, 10.º (Pórticos Xifré).—BARCELONA TELEFONO 3.654.—Dirección telegráfica: MANUFACTURA ESPAÑOLA

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

YOST

No tiene cinta.

Casa central: Calle del Barquillo, núm. 4.—Madrid

Comparad la escritura de la maquina

YOST

con todas las demás.

