

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVIII

Redacción y Administración: Polígono, 3, entre. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Miércoles 16 de Agosto de 1918.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14 617.

VERSIONES OPUESTAS

Sobre la campaña de invierno

Al aproximarse el fin del estío, y con él las lluvias otoñales que harán difíciles las operaciones en varios sectores de la guerra, se reproduce el caso del año anterior. Unos creen que tendremos la paz antes del invierno, y otros afirman que se luchará como se pueda en la estación de los hielos, porque no se habrán conseguido para entonces los indispensables resultados decisivos. Podíamos decir como el borracho del cuento: «Lo mismo que el año pasado.»

Es curioso examinar los argumentos que se aducen en favor de ambas versiones, siendo lo más raro del caso que entre los defensores de una y otra hay creyentes del triunfo austroalemán y convencidos de la derrota de los Imperios centrales.

Se fundan los que consideran cercano el término del conflicto por un éxito tedesco en que la ofensiva rusa no tiene tiempo de llegar al Bug, por mucha prisa que se den los generales del Zar, y en que los anglofranceses están probando que no son capaces de arrollar a los invasores, lo cual ha de producir un consorcio enorme de los espíritus en Rusia y Francia, que impondrá a Inglaterra la renuncia de su ideal destructor contra Alemania.

Ya en este terreno no consideran difícil una avenencia, porque las condiciones del Gabinete de Berlín no podrían ser onerosas, dado el equilibrio que existe entre la situación militar terrestre y la marítima, y el convencimiento de que las cosas estarían peor dentro de unos cuantos meses, siendo inútil, por lo tanto, derramar más sangre y desprenderse de más millones.

Los que también consideran que ahora se acabará la campaña por la victoria de los aliados en todos los frentes, dicen que en vista del desastre próximo Alemania y Austria buscarán una mediación amistosa y se resignarán con su suerte, que tampoco podrá ser muy dura, porque no hay forma de darles la lección a que aspiran los ingleses.

Estos opondrán alguna resistencia a desistir de sus planes; pero cederán al ver que sus amigos del continente se hallan decididos a utilizar las ventajas obtenidas sin más demora.

Pescamos a la opinión pesimista de los que admiten que la campaña ha de prolongarse, aunque su final será favorable a los dos Imperios.

Estos habrán conseguido en el otoño detener a franceses, ingleses, rusos e italianos; pero la obstinación británica no permitirá ceder a nadie; y como las operaciones tendrán que limitarse mucho, volveremos a otro invierno de trincheras para esperar tiempo más a propósito.

Cuando retorne la primavera, un nuevo fracaso de los aliados obligará a reconocer que Alemania es invencible, y la Gran Bretaña tendrá que someterse ante la evidencia de su falta de elementos para triunfar.

Por último, nos resta el grupo que, teniendo la idea de que vencerán las Potencias de la «Múltiple Entente», no llegan a creer que sean bastantes un par de meses para obligar a los alemanes y austriacos a un retroceso hacia el Rhin y el Vístula.

La tregua relativa que impondrá el invierno en las frías montañas de Galitzia, en el Carso y en el mismo suelo francés, será aprovechada para perfeccionar las organizaciones rusas e inglesas, que al volver la estación florida acabarán de una vez con el odiado enemigo.

¿Hacia cuál de esas opiniones es prudente inclinarse? El lector juzgará por sí mismo, sin que juzguemos oportuno añadir nada por nuestra parte.

Insistimos en que la situación de equilibrio existente no cambiará de un modo sensible durante otro invierno de estériles sacrificios.

Lo sensato sería convencerse de ello ahora; mas sin perder la esperanza de que así sea, tampoco hay motivo para afirmarlo de un modo rotundo, porque la lógica y el buen sentido sufren un eclipse en Europa, que sólo aprovecha a Norte América y a unos cuantos agiotistas sin entrañas que apasan sus facientes fortunas con un río de sangre generosa.

PROBLEMAS MARITIMOS

SEÑALES MARITIMAS

Con las modificaciones que están realizándose en el alumbrado de nuestras costas, entraremos, por fin, en una era de realidad, llevando a la práctica el resultado positivo de la experiencia que en sus continuas peticiones a los Poderes públicos vino solicitando el personal marítimo, por lo que a faros, semáforos y señales de todos los órdenes se refiere.

La porción del litoral que en la provincia de Alicante avanza hacia el mar en forma de tripo de y cuyas extremidades son otros tantos cabos conocidos con los nombres de San Antonio, San Martín y La Nao, no obstante poseer el primero un buen faro que hace honor al alumbrado español de las costas del Mediterráneo, su emplazamiento resulta deficiente para los navegantes que viniendo del Oeste han de ir a reconocerlo; dicha deficiencia es debida a las condiciones orográficas de aquel trozo de costa, en el cual se levanta el dominante macizo de la sierra de San Martín, cuya altura oculta por completo la luz del cabo San Antonio, sin permitir siquiera que sus fulgores sobrepasen aquella prominencia.

Parece natural que a remediar aquel defecto se hubiese empleado una señal marítima luminosa en el Cabo de La Nao, que sin gran potencialidad orientaría al navegante, evitándole los peligros de una recalada a paraje inhospitalario, el cambio obligado de rumbo, apartándolo de su derrota para descubrir la luz de San Antonio y los consiguientes perjuicios que representan la pérdida de tiempo.

La implantación de una luz en el Cabo La Nao es necesaria, no sólo por las razones que dejamos expuestas, sino por tratarse de una estrabación la más saliente hacia el Este, y por el peligro de tener a su pie un islote que, semejante a una nave, le ha dado el nombre a dicho cabo.

Es indudable que para realzar a cualquier punto de una costa la primera característica es una buena señal marítima luminosa o fónica, y por eso, reconociéndolo así el Ministerio de Fomento, y en consonancia con las peticiones que le han formulado los navegantes, dictó disposiciones para que, sin pérdida de tiempo, se emplazase sobre el edificio que está construyéndose en el Cabo La Nao una luz, cuya visibilidad al orientar al navegante le evitará enmendar su rumbo, economizándole tiempo y los perjuicios que a todo buque supone apartarse de su derrota más breve.

El problema de las señales marítimas en España es de extraordinaria importancia, no sólo como garantía a la navegación costanera, sino al tráfico mundial, cada día mayor en el Mediterráneo, y por ofrecer España notables salientes, cuyo reconocimiento es indispensable para todos los buques en sus viajes de ida y vuelta al Oriente; es cierto que las costas españolas tienen suficientes faros; pero no es menos cierto que su poder luminoso es escaso y los aparatos que lo producen todos ellos antiguos.

Mientras tanto no se utilice la electricidad en las señales luminosas de los cabos más prominentes de nuestras costas, dejando, si acaso, los antiguos para las entradas de los puertos o sus inmediaciones, el alumbrado marítimo nacional continuará siendo deficiente; nosotros estimamos que, al iniciarse ahora una tendencia en beneficio de la navegación costera, debe complementarse la modificación del alumbrado moderno que se implanta, con aparatos fónicos y con estaciones semafóricas y de salvamentos de naufragos; sólo así podremos igualar los progresos que en este sentido se aprecian en los litorales de Francia y de Italia y de todos los países mediterráneos, que tanta seguridad ofrecen al navegante y que tantos sinistros han evitado.

Las modificaciones a que nos referimos no entrañan desnivel alguno en el presupuesto del Ministerio de Fomento, porque aparte de existir en el mismo partida para tan importante atención, los buques, con sus derechos de puerto y con sus enormes contribuciones, ingresan cuantiosas sumas en las arcas del Tesoro, a cambio de las cuales, y como justa reciprocidad, tiene indubitabile derecho a que el Estado proteja su seguridad, no sólo dotando los litorales de buenos puertos, sino de cuantas señales son necesarias para garantizar la vida de los navegantes y los cuantiosos intereses que representa el tráfico marítimo.

Antonio López Pere

Las pensiones de Africa

El Diario Oficial ha publicado el siguiente Real decreto de la Presidencia del Consejo. Dice así: «Visto el expediente promovido por el Mi-

nisterio de la Guerra referente a la aplicación interpretativa de la ley de 13 de Enero de 1916 sobre pensiones a los supervivientes de la campaña de Africa de 1860; de acuerdo con lo consultado por el Consejo Supremo de Guerra y Marina y lo informado, previo dictamen de la Dirección general de lo Contencioso, por el Ministerio de Hacienda, habida consideración a los motivos de equidad y aun de justicia distributiva, que requiere la adecuada aplicación de la ley mencionada, y como extremos aclaratorios a las conclusiones estatuidas en la misma,

Vengo en declarar: 1.º El disfrute de pensiones de cruces no incapacitará a los supervivientes de la campaña de Africa de 1859 y 1860 para el percibo de la pensión creada por la ley de 13 de Enero de 1916, si bien aquéllas habrán de ser renunciadas al solicitar la concedida a los supervivientes.

2.º No podrán acogerse a los beneficios de esta ley, según lo establecido preceptivamente en su art. 4.º, los supervivientes de que se trata que vengan disfrutando sueldo, pensión o cualquier otro haber del Estado, de fondos provinciales o municipales.

3.º Se entenderá ampliado para los efectos del disfrute de pensión en favor de los supervivientes de la campaña de Africa aludida, el concepto de pobreza legal de los propios recurrentes a este beneficio a todos los casos taxativamente señalados en el art. 15 de la ley de Enjuiciamiento civil, que constituyen la íntegra declaración de la pobreza en el sentido jurídico de su aplicación al caso presente.

4.º El plazo para presentar instancias y justificar la aptitud para el percibo de las pensiones que otorga esta ley, se entenderá ilimitado, formándose un Escalafón provisional con los aspirantes que hasta la fecha hayan acreditado su derecho, para que comiencen desde luego a disfrutar este beneficio.»

Telegramas de la costa

Otro barco español torpedeado.

Bilbao, 15.—El gerente de la Compañía Marítima, que es el diputado liberal D. Félix Abasolo, acaba de recibir un despacho diciéndole que el vapor «Pagassarri», de su propiedad, y que desplazaba 5 000 toneladas, ha sido hundido por el submarino imperial núm. 21 cerca de Savona.

La tripulación se ha salvado. Conducía cargamento de trigo desde Inglaterra a Italia.

Regatas extraordinarias.

Santander, 15.—A las diez y media empezaron las regatas extraordinarias, en las que han tomado parte los Reyes. En la serie de seis metros ganó el primer premio «Vanda», de Gijón. El segundo «Tussy», también de Gijón. En la serie de siete metros llegó primero «Narria», de Chavarrí. En segundo lugar llegó «Giralda V», patronado por el Rey. En la serie de ocho metros obtuvo el primer premio «Gilda II», de Santander, y el segundo premio «Alay», de Bilbao. En la de diez metros regataron el «Tonino», patronado por la Reina doña Victoria, que iba acompañada de las duquesas de Santofía y de la Victoria, y «Sagalinda VI», del conde de Zubiria. Este último balandro ganó el premio.

Los Reyes regresaron a Palacio a mediodía. Los infantitos, que no se han bañado esta mañana, presenciaron las regatas desde una gasolinera.

Por salvar a su hermano perece ahogado.

Ferrol, 15.—A una próxima playa, y con objeto de bañarse, fueron los hermanos Manuel y Epifanio Pérez, muchachos de corta edad.

El primero que se metió en el mar fue Manuel, que desapareció entre las olas.

Creyó Epifanio que su hermano corría peligro de ahogarse y se arrojó vestido al agua con el propósito de salvarlo; pero su fraternal cariño fue causa de su desgracia, pues en la precipitación con que se dejó caer, dió con la cabeza en una piedra, perdió el conocimiento y pereció ahogado. El suceso ha causado triste impresión.

De Canarias.—Un vapor en peligro.—A Cabo Juby.—Evasión de un prisionero alemán.

Las Palmas, 15.—Ha llegado, procedente de Africa, el pallebot «Telémaco», de la Gran Canaria, que sufrió averías cuando navegaba cerca de aquí.

Con grandes dificultades llegó a esta ensenada.

Para Cabo Juby marchó el pallebot «Río de Oro», conduciendo gran cantidad de provisiones y utensilios.

Lleva a los tenientes que quedaron allí para mandar las fuerzas.

El oficial alemán que desapareció del cuartel de San Francisco sigue ignorándose su paradero.

En automóvil marchó a la plaza de San Bernardo y desapareció.

Se supone que marchó a la playa de Aquimes y en algún bote marchó a algún submarino.

El «Manuel Calvo».

Cádiz, 15.—Esta mañana zarpó con rumbo a América el vapor «Manuel Calvo», a cuyo bordo va el nuevo capitán general de Canarias, Sr. Hernández Velasco, y familia.

El buque lleva mucha carga con destino a Java.

El «Satrústegui».

Vigo, 16.—Procedente de Buenos Aires y Brasil ha llegado el vapor «Satrústegui», de la Compañía Trasatlántica, con 1.137 pasajeros, de los cuales desembarcan aquí 671. Los restantes lo harán en La Coruña, Santander y Bilbao.

Entierro de un marino austriaco.

Vigo, 16.—Se ha verificado el entierro de un marino austriaco, primer oficial del vapor «Estefanía», refugiado aquí.

Asistieron todos los oficiales de los demás buques refugiados, las colonias alemana y austriaca y la música del vapor alemán «Goeben».

La política portuguesa

Disposiciones del Gobierno.—Mítines de propaganda de la guerra.—La producción de municiones.—Revisión constitucional.

Lisboa, 15.—Se han publicado decretos indicando las mercancías que han de ser consideradas como contrabando de guerra y regulando las atribuciones del Tribunal de presas a que han de ser sometidos los navíos alemanes. El Tribunal quedará constituido por cinco oficiales de la Marina mercante.

Después de la resolución del Tribunal de presas, los buques pasarán a ser propiedad del Gobierno portugués.

El Gobierno se propone organizar un servicio de correos al Brasil.

Se han dirigido ordenes telegráficas a los gobernadores de las colonias para que embarquen los navíos austriacos y alemanes que estén surtos en los puertos de su jurisdicción.

El Consejo de ministros, en armonía con las resoluciones acordadas en la conferencia de París, ha decidido continuar la subasta de los bienes de los alemanes que han sido embargados.

El Gobierno va a organizar una serie de mítines sobre la intervención de Portugal en la guerra. El primero que se celebre lo presidirá el jefe del Gobierno, y entre otros oradores, hablará D. Alfonso Costa. El acto se verificará el día 17, junto al monumento conmemorativo de la batalla de Aljubarrota, en la que quedó definitivamente afirmada la nacionalidad portuguesa y donde, por primera vez, pelearon juntos los portugueses y los ingleses.

El segundo mitin patriótico se verificará en Belem, junto al convento de los Jerónimos, símbolo del valor de los marinos portugueses y conmemorativo de los descubrimientos que realizaron.

Ha llegado a Lisboa un delegado del Gobierno francés, que viene para contratar trabajadores destinados en las fábricas de municiones.

Se procura que todos ellos hayan cumplido los treinta y cuatro años.

En breve vendrá M. Albert Thomas, subsecretario de Municaciones del Gobierno francés, que se pondrá de acuerdo con el Gobierno portugués para intensificar la producción de municiones destinada al Ejército.

El Gobierno está conforme en convocar al Parlamento en sesiones extraordinarias el próximo día 22, para tratar de la revisión constitucional, que sólo puede realizarse cada quinquenio.

Esta es aspiración del partido unionista, y el Gobierno, dando muestras de transigencia, accede a ello e indicará cuáles son las partes que juzga necesario modificar.

¿HUBO PELIGRO DE GUERRA?

Nueva York, 16.—El Herald publica un artículo en el que se hace la sensacional afirmación de que el 28 de Julio de 1914 estuvo a punto de estallar la guerra entre los Estados Unidos y Alemania, debido a los planes germanos para dominar el mar Caribe y el golfo de Méjico, así como el canal de Panamá, formando esta parte del conjunto de causas que dieron lugar al establecimiento del protectorado americano sobre Haití, la intervención en Santo Domingo y la compra de las Antillas danesas. El conflicto europeo evitó la guerra.

DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO

El torpedeamiento de barcos neutrales

La Publicidad, de Barcelona, ha publicado el siguiente artículo:

«La frecuencia del torpedeamiento de buques neutrales por submarinos beligerantes ha hecho nacer la creencia de que éste era un acto completamente legal. Y el error parte, como ya indicábamos ayer, de que se cree comúnmente que una nación neutral tiene el deber de impedir el contrabando de guerra. Y cualquiera, en una nación neutral, como en cierta ocasión tuvo que declarar terminantemente el ex presidente del Consejo de ministros don Eduardo Dato a propósito de una denuncia que se formuló, puede surtir, sin menoscabo de la neutralidad del Estado y sin faltar a ninguno de los convenios establecidos, a otra nación beligerante de toda clase de géneros considerados como contrabando de guerra, incluso pertrechos, armas y municiones.

No puede ser más terminante, a este propósito, el art. 7.º del capítulo I del Convenio relativo a los derechos y deberes de las Potencias y personas neutrales en caso de guerra, firmado en La Haya el 18 de Octubre de 1907, que dice textualmente: «Una Potencia neutral no estará obligada a impedir, por cuenta de uno u otro de los beligerantes, la exportación o el tránsito de armas, municiones, y, en general, de todo lo que pueda ser útil a un ejército o a una escuadra.»

Esto no deja lugar a dudas. Y no hay en el artículo ninguna excepción.

De modo que, en uso de un perfecto derecho, un buque español o de cualquier nación neutral puede, sin romper para nada la responsabilidad de su país, por su cuenta y riesgo, trasladar de un punto a otro, de países beligerantes, los géneros o mercancías que tenga por conveniente.

Pero fuera de las aguas jurisdiccionales de un país, el buque se encuentra sometido, no a la legislación propia que le ampara, sino a la merced del más fuerte, de quien ha impuesto la ley del contrabando. ¿Debe entonces someterse a sus designios? Sí. ¿Pero cuál es el derecho del buque beligerante que impone la ley? Este es el punto que se ha de tratar.

En primer lugar, el beligerante no tiene derecho, por ningún concepto, a destruir el buque neutral, sea cual fuere la mercancía que lleve a bordo. Pero aun en el caso de que por alguna excepción pudiera tener el derecho de destrucción sobre la presa, no podría ejercerlo. Porque para reconocer ese derecho precisa la obra de un Tribunal competente; pues en ninguna doctrina de derecho se puede aceptar que emplee procedimientos ejecutivos quien ejerza funciones de policía. ¿Qué se diría de un agente de la autoridad que al detener a un supuesto delincuente en la calle le aplicara, sin formación de juicio, el castigo?

Pues este es el caso de los submarinos beligerantes torpedeando a los buques neutrales. El comandante de un submarino, sin más ley que su capricho, dicta la destrucción de un buque, sin preocuparse de poner a salvo, en lugar seguro, a sus tripulantes. Y esto no se puede aceptar.

En el Convenio relativo a la creación de un Tribunal internacional de presas, firmado en La Haya el 18 de Octubre de 1907, se dice terminantemente en el artículo 1.º, título 1.º:

«La validez de la captura de un buque mercante o de su cargamento, cuando se trate de propiedad neutral o enemiga, será declarada por la jurisdicción de presas, conforme al presente Convenio.»

Se habla de la captura del buque; no de su destrucción, de ninguna forma aceptada. El beligerante que se encuentre a un buque neutral, no puede echarlo a pique, por propia voluntad, aun cuando lleve contrabando de guerra, pues, y lo repetimos, el contrabando no implica rompimiento de neutralidad. Lo capturará y lo conducirá al puerto inmediato, donde será sometido a un Tribunal de presas, que resolverá si la presa ha sido hecha infringiendo alguna disposición convencional vigente o no.

«Si el Tribunal acuerda la validez de la captura del buque (art. 8.º), o del cargamento, se dispondrá de ello conforme a las leyes del beligerante captor. Si se acuerda la nulidad, ordenará la restitución del buque y del cargamento, y fijará, si procediera, el importe de los daños y perjuicios.»

Además de estos puntos, que trata de una manera tan terminante el Convenio de La Ha-

LA GUERRA EUROPEA Por mar y por tierra

Las operaciones en Francia

Tenaces ataques ingleses rechazados — Combates en diversos sectores.

Berlín, 16.—Comunica el gran Cuartel general alemán, con referencia al teatro occidental de la guerra, que a partir del mediodía de ayer los ingleses renovaron sus ataques contra la línea Ovillers-Bazentia le-Petit, que continuaron con gran enardecimiento hasta bien entrada la noche. En el camino de Trepval a Pozieres penetraron en parte de nuestras trincheras avanzadas, de las que habían sido expulsados ayer por la mañana. Por lo demás, fueron aquí rechazados completa y sangrientamente muchos ataques, ejecutados delante de nuestras posiciones con corta diferencia de un día.

Entre Maurepas y el Hen se batieron dos veces los franceses sus infructuosos esfuerzos. Entre el Ancre y el Somme y fuera de estos sectores tampoco ha terminado aún la lucha de artillería.

En el resto del frente, ningún acontecimiento importante, fuera de bastante actividad al Sureste de Armentières, en algunos lugares aislados del Artois y a la derecha del Mosa.

Resumen de los combates del 6 al 13 en la región del Somme.

París, 16.—Al Norte del Somme la semana se ha señalado por varios ataques franceses brillantemente ejecutados y que nos han proporcionado ganancias importantes.

El 7 y el 8 de Agosto, sobre un frente de seis kilómetros y medio, desde el Norte de Maurepas hasta el Somme, hemos conquistado todas las trincheras enemigas y llevado nuestras líneas sobre la pendiente Oeste y Sur de Maurepas y el Este de Hen, hasta la vía férrea.

Al Norte de Hardecourt, nuestra izquierda, en unión de los ingleses, han progresado sobre la pendiente del barranco de la cota 13.

El 9 de Agosto hemos rechazado contraataques alemanes sobre las trincheras que habíamos conquistado al Sur de Maurepas, infligiendo grandes pérdidas al enemigo.

El 11 de Agosto nos hemos apoderado de dos bosquecillos y de una canchales al Norte del bosque de Hen, donde el enemigo había con seguido mantenerse.

El 12 de Agosto, sobre el mismo frente de seis kilómetros y medio, atacamos la tercera posición alemana, que tomamos por completo en una profundidad de 600 a 1.000 metros; nuestras tropas se establecen sobre las pendientes Sur de la cota 109, a lo largo de la carretera de Maurepas a Fleury y sobre la grupa al Oeste de Clercy; la mayor parte del pueblo de Maurepas es al mismo tiempo ocupada por nuestras tropas. Todos los contraataques intentados por los alemanes son detenidos por nuestros tiros.

El número de prisioneros útiles que hemos hecho al Norte del Somme durante estas acciones pasa de 2.000; hemos tomado 70 ametralladoras.

Al Sur del Somme nuestra artillería ha de mostrado gran actividad en la región de Lihons y de Chaulnes, donde un golpe de mano intentado por los alemanes ha fracasado.

En el sector británico.—La lucha en Pozieres.—Ataques aéreos.

Londres, 16.—En todo el conjunto de la línea no ha cambiado la situación. Continúa el bombardeo enemigo de nuestro frente, particularmente contra el bosque de Mametz y Pozieres y contra Arras y nuestras trincheras al Norte del camino de Vierstraet a Wyschaete.

Un ataque con granadas de mano al Oeste de Pozieres nos permitió apoderarnos de una ametralladora y algunos prisioneros.

El enemigo hizo estallar una mina al Oeste de la granja de La Folie, con poco efecto.

El Real Cuerpo de Aviación llevó a cabo una brillante labor ayudando a la artillería y a la infantería, y efectuando diversos raids de bombardeos, entre ellos tres distintos sobre aeródromos enemigos.

Falta uno de nuestros aparatos.

Durante los combates locales al Noroeste de Pozieres en los dos últimos días hemos vuelto a tomar casi la totalidad de las trincheras que el enemigo, en un golpe de mano del día 13, había conseguido ocupar.

Anoche hemos conseguido también penetrar en las trincheras enemigas próximas a la granja de Mouquet, volviendo a nuestras líneas con 11 prisioneros.

Dos tentativas de pequeños destacamentos enemigos contra las trincheras de nuestro flanco derecho fueron rechazadas con pérdidas para ellos.

El enemigo hizo estallar una mina al Noroeste de Holluch, ocupando nosotros el cráter.

Un amago de incursión llevado a cabo anoche contra las trincheras enemigas al Sur de Armentières produjo en sus líneas gran confusión, que aprovechó eficazmente nuestra artillería.

La lucha en Verdun.—Avance de los franceses.

París, 16.—En la orilla derecha del Mosa, una serie de acciones de detalle, brillantemente realizadas por nuestros granaderos al Norte

de la Chapelle de Sainte Fine, nos ha permitido coger elementos de trincheras alemanas en un frente de 300 metros y a una profundidad de 100 metros, aproximadamente. El enemigo trató de volver a la carga, y fué rechazado por nuestros tiros de ráfaga.

Sigue siendo el bombardeo bastante violento en el sector de Fleury y en el de Vaux-Chepire.

En las demás partes, noche tranquila.

Las operaciones en Rusia

Detalles del avance de los rusos

Petrogrado, 16.—En el poblado de Snavka un aeroplano alemán lanzó una bomba sobre el hospital de Anur, resultando muertas dos hermanas de la Caridad y un sanitario y dos hermanas heridas.

En la región al Sur de Stobechva el día 13, a las seis de la mañana, el enemigo atacó a nuestros elementos de la orilla occidental del Smolod; pero fué rechazado hasta sus trincheras de partida por un vigoroso contraataque inmediato.

A orillas del Sereth superior continúa nuestro avance; el enemigo se ha replegado al Oeste, a una posición organizada, desde donde su fuego violento de artillería ha impedido nuestro avance.

En la región bañada por el río Strypa y Korpets, curso medio, nuestras tropas siguen persiguiendo al enemigo, que se retira precipitadamente, y avanzan hacia el Oeste, aproximándose al río Zlota-Lypa, por las cercanías de Zovaloff, de Kortzoff. Han llegado nuestras tropas a la orilla Norte del Dniester, cerca de Martenpal.

En la región de Jerevitch y de Jabovitcha, así como en la región forestal de los Carpates, hemos rechazado en todas partes la ofensiva enemiga.

De noche: «En la región del Sereth nuestros elementos han avanzado con éxito. Al mismo tiempo, uno de nuestros valientes regimientos ha atravesado el río Luch, afluente del Sereth, y con ayuda hasta el pecho llegaron a la orilla opuesta y se apoderaron de las trincheras adversarias.

A las siete de la mañana de hoy un aparato enemigo, que se elevaba con un oficial observador, fué atacado y ametrallado por otro nuestro piloto por el mismo aviador Krizovskolo. Atacado por dos veces, el aeroplano enemigo fué averiado y tuvo que tomar tierra en nuestras líneas, siendo presos sus ocupantes.

En el frente del río Zlota-Lypa nuestras tropas han desalojado al enemigo de sus posiciones y se han acercado al río Lypa, pasando en algunos puntos a la orilla occidental.

Continúa con éxito nuestra ofensiva hacia el Noroeste del Dniester. En este punto, después de sangriento combate, nos hemos apoderado del pueblo de Tustobaba, que estaba rodeado de filas no interrumpidas de trincheras, todas ellas provistas de corredores, desde donde el adversario recibía a nuestras tropas con intenso fuego de ametralladoras.

El día 13, durante la ocupación del poblado de Zhoroff, a orillas del Strypa, una compañía de ciclistas belgas que acompañaba a nuestros autocamiones blindados se distinguió de un modo particular y contribuyó a la toma de dicho pueblo.

Las obras fortificadas de la ciudad de Monasteryska, la ciudad tomada por nosotros el 11, eran en extremo poderosas y comprendían cinco líneas de trincheras, dotadas de numerosos corredores y barrancadas. La instalación y longitud de las obras en cuestión con tres troneras por cada lado hace creer que no debía colocarse en ellas ametralladoras, sino mosquetería automática.

Ataques rusos rechazados.

Berlín, 16.—Frente del generalísimo Hindenburg.—Fracasaron todos los ataques rusos contra los sectores de Luch y Graberka, al Sur de Brody.

Frente del archiduque Carlos.—Ejército del general de Caballería archiduque Carlos.—El ejército del general conde de Bothmer ha rechazado sin descenso los fuertes ataques rusos, a guisa de veces repelidos con frecuencia, en el sector de Zdorow Komuchy, en los de Brzezany y Potutzy, en los caminos que conducen a Kozowa y al Este de Monasteryska, infligiendo al enemigo elevadísimas pérdidas.

Rectificando a los rusos.

Viena, 15.—La Oficina de Prensa publica la siguiente rectificación al parte ruso del día 8: «Tanto el Estado Mayor alemán como el austro húngaro ha desistido de de hacer tiempo de discutir los comunicados rusos, llenos de exageraciones; sin embargo, debemos manifestar que la posición entre Tarnopol y Buczacz de la cual pretenden los rusos haberse apoderado no fué nunca atacada por ellos, y que, por lo tanto, es imposible que esté en su poder.»

Mandos militares.

París, 14.—Telegrafía de Zurich que el general Eichborn ha sido designado para reemplazar al mariscal Hindenburg en el mando de

los grupos de Ejércitos que mandaba este último antes de decidirse que se extendieran sus poderes.

Un general austrohúngaro tomará el mando de los cuatro Ejércitos anteriores colocados bajo las órdenes del archiduque José Fernando.

Se dice en Viena que Pflanzer Bilitin ha sido colocado de nuevo a la cabeza del Ejército que abandonó Czernovitz a los rusos y que combate ahora en las montañas entre la Bukovina y Hungría.

Nuevos proyectiles rusos.

Según noticias comunicadas desde San Petersburgo con fecha 13 del corriente por el correspondiente allí de The Times, precedió un bombardeo con proyectiles químicos a los asaltos de la Infantería del general Letchitsky contra Stanislaw.

Al hacerse eco de la referencia, un periódico francés «regra estos comentarios: «La aplicación por parte de los rusos de sus medios diabólicos, constituye un ejemplo más de que se combate al enemigo con sus propios elementos.

Desde que tales proyectiles fueron empleados durante la ofensiva del año anterior, diéronse los moscovitas al estudio de los procedimientos de fabricación de los gases deletéreos, y llegó a ser una especialidad en la materia el general Dyru-k, que murió el invierno último en un accidente de ferrocarril.

Por fortuna, dejó terminada su obra, y ya se ha efectuado la primera prueba de la calidad de esos proyectiles a los adversarios, que, por cierto, no la esperaban.

Los los informes testimonian los terribles efectos de esas máquinas, cuyas emanaciones moféticas causaban la rápida muerte de los artilleros enemigos y facilitaron extraordinariamente la acción ulterior de la Infantería.

Las operaciones en Italia

Los italianos ocupan nuevas líneas y capturan 1.419 prisioneros.

Roma, 16.—En el Corso, habiendo rechazado durante la noche violentos contraataques, las valientes tropas del 11 Cuerpo de Ejército atacaron ayer las líneas enemigas al Oeste de Grado y de M'Pecinka y tomaron por asalto numerosos atrinchamientos, capturando 1.419 prisioneros, de los que 31 son oficiales.

En la zona de las alturas, al Este de Gorizia, después de una encarnizada lucha fueron conquistadas otras trincheras enemigas y tomamos 220 prisioneros; de los que cinco son oficiales.

En el resto del frente el enemigo intentó sus habituales ataques demostrativos contra nuestras posiciones del monte Piana (valle del Rienz), la punta Forme (río Helizon Boite), el monte Colombara (meseta de Asiago), el monte Cimone y el monte Seluggio (zona Astico Posina). Por todas partes fué rechazado con pérdidas sensibles.

Los aviones enemigos durante la noche última han arrojado bombas sobre Monfalcone, Ronchi, San Casiano y Pierris. Ninguna víctima ni daños.

Las bajas italianas.

Viena, 16.—Lord North dice en un telegrama enviado desde el frente del Isonzo: «En Inglaterra no se tiene idea alguna de las luchas terribles que aquí se desarrollan. Si pudiera ser publicado el número de los heridos transportados por los coches de la Cruz Roja británica, el público se daría cuenta de ello.»

En los Balkanes

Cañones incógnita.—Ocupación de varios pueblos.

París, 16.—De Salónica comunican a Le Petit Parisien que los aliados están en contacto con los búlgaros desde Monastir hasta el Vardar; pero por ahora sólo se registran combates de patrullas.

En el sector de Doiran continúa el cañoneo, y los aliados tomaron varios pueblos situados en las faldas de los montes de Velis, capturando algunos prisioneros.

Oficiales alemanes en el Ejército búlgaro.

De Ginebra comunican, con referencia a informes de Sofía, que a los diversos Estados Mayores búlgaros se han incorporado recientemente numerosos oficiales germanicos.

Sólo en el segundo Ejército, mandado por el general Theodorof, hay 18 oficiales alemanes de Estado Mayor.

La mayoría de ellos proceden de Artillería e Ingenieros.

La lucha en el mar

Reclamaciones del Gobierno sueco.

Londres, 16.—Comunican de Estocolmo al Morning Post que, habiendo hundido un submarino alemán un vapor mercante sueco, dentro de las aguas territoriales de Suecia, un cruce de guerra de este país persiguió al submarino hasta lograr darle caza y hundirlo.

El Gobierno escandinavo ha rehusado confirmar o negar la noticia.

El capitán del vapor sueco «Ellen» ha protestado ante su Gobierno de que su buque fue capturado junto a la costa de su país, protesta que el Gobierno sueco se apresuró a transmitir a Berlín.

Las violaciones de la neutralidad escandinava se hacen de día en día más frecuentes, aumentándose así la indignación pública contra Alemania.

Buques atacados.

Londres, 15.—El navío sueco «Pepita» ha sido incendiado en el mar del Norte por un submarino alemán. La tripulación desembarcó en el Sunderland.

La barca noruega «Inverdrue», cargada de madera para Inglaterra, también ha sido hundida.

El schooner noruego «Sirius» fué obligado a arrojarse al mar todo su cargamento.

Contratorpedero hundido.

Londres, 14.—El contratorpedero «Lasso» ha sido hundido por un torpedo o una mina. Han desaparecido un oficial y cuatro hombres. Los heridos son un oficial y un marino.

El caso del «Deutschland».

Según informes de París, von Jagow ha manifestado al correspondiente de un periódico norteamericano lo siguiente:

«Todo lo que solicitamos en lo que concierne al nuevo tipo de buque mercante submarino es que se le otorgue el mismo trato que a los demás barcos de comercio, esto es, no echarlos a pique sin haber garantido la vida de sus tripulantes, ni más ni menos que lo reclamado de un motor insistente por el Gobierno de los Estados Unidos en lo que a los barcos mercantes se refiere.»

Y añadia con aguda ironía: «Tan fácilmente como un buque cualquiera puede ser visitado un submarino mercante, con tal de que se logre apresarlos.»

ESTADOS UNIDOS

Un dirigible para la Armada

El Gobierno de los Estados Unidos acaba de decidir la adquisición de un primer dirigible para la Marina, y ha dado las órdenes correspondientes a los constructores que han suministrado hace siete años el primer dirigible del Ejército americano, es decir, al capitán T. S. Baldwin, asociado a la Connecticut Aircraft Co.

El nuevo dirigible tiene varios perfeccionamientos con relación al construido anteriormente para el Ejército, pero es, sin embargo, de dimensiones bastante reducidas. Su longitud total es solamente de 53,35 metros. Su diámetro máximo es de 10,65 metros y su desplazamiento de 3.115 metros cúbicos. Es del tipo semirrígido y está dividido en cuatro compartimientos por unos diafragmas; dos globos de aire están cosidos a la parte interior de la envolvente.

Las redes de suspensión de la barquilla están fijadas a un sólido cinturón que forma parte de la envolvente. Se obtiene la dirección con la ayuda de un plano vertical inferior, del cual es continuación el timón de dirección, y por dos planos horizontales posteriores, seguidos también de timones de sumersión.

Como el dirigible debe poder flotar, la barquilla es completamente impermeable y está provista de una cubierta; no ocupa más que el tercio medio de la vida y está próxima a la envolvente.

Se consigue la propulsión por medio de un motor de 120 caballos que mueve dos hélices, colocadas a una y otra parte de la barquilla, por su parte posterior. La dirección se gobierna con la ayuda de un solo volante, cuya rotación gobierna la dirección horizontal, y la oscilación la dirección vertical; este puesto de maniobras se ha establecido por duplicado.

Una de las particularidades del nuevo dirigible es que se ha previsto su anclaje al aire libre, en los puestos en que no existan timones, amarrándole por la parte anterior. La parte anterior de la envolvente está, para este efecto, especialmente armada y reforzada, y comprende una corona de pequeños anillos, a los cuales se enganchan los cables de amarre.

Estos cables se reúnen en seguida en un solo que se fija al vértice de un pilar anclado en un fuerte macizo de hormigón. El dirigible se orienta así en el sentido del viento, al cual hace frente, y se mantiene entonces en esta posición por unos sacos de lastre suspendidos de la barquilla y descendiendo hasta el suelo, sin descansar, sin embargo, en él con todo su peso, de modo que si un golpe de viento tendiese a arrojar el dirigible al suelo, su flotabilidad se aumentaría con el peso del lastre perdido, resistiría entonces a la fuerza vertical que tendiera a hacerle bajar.

Se ha adoptado esta disposición para prevenirse contra la dificultad de construir un número suficiente de dirigidos a lo largo de las costas y en el interior de los Estados Unidos.

«Pasos Largos», se entrega

Málaga, 15.—El capitán jefe de la Guardia civil de Ronda comunica que el ya célebre bandido «Pasos Largos», acosado por la Benemérita, se presentó en aquella ciudad y se entregó a una pareja de guardias de Policía urbana.

«Pasos Largos» está herido en un brazo y en el costado izquierdo.

Ambas heridas se las produjo la Guardia civil apostada en Peñón de Mieres.

En este punto, los guardias Antonio Guerrero, Andrés Rasero y Enrique Bravo sostuvieron un tiroteo con el popular émulo de Luis Candelas, que hizo muchísimos disparos e hirió en el dedo anular de la mano derecha al guardia Bravo.

La Benemérita, por su parte, hizo dos veces blanco en el criminal.

«Pasos Largos» ha ingresado en la cárcel.

MISCELANEA TELEGRAFICA

Certamen de bandas.

Vigo, 16.—Se ha celebrado el certamen peninsular de bandas.

Presidió el Jurado el Sr. D. Cecilio Soriano, autor de la obra de concurso.

El primer premio, consistente en una artística baeta y 5.000 pesetas, a la banda del segundo regimiento mixto de Ingenieros de Madrid, y el segundo premio, 2.500 pesetas, a la banda del 2.º de línea de Portugal.

El veredicto fué leído en el balcón del Ayuntamiento, y bien recibido.

Las banderas premiadas han tocado esta noche en la Alameda y han sido ovacionadas.

Un vuelo de Hércules.

Santander, 15.—A las nueve de esta mañana, procedente de Durango, llegó a Santander el aviador Hedilla. Evolucionó largo rato sobre el «Giralda» y el palacio de la Magdalena. Planeando, y sin la menor novedad, tomó tierra en el aeródromo de Albericia.

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 Ortegá, 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 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.

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 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., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffeld (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica 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; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles, polígonos de Eskmeala y Eynstord.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Holognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 2.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.000 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de primera clase, de 15.200 toneladas y 15.000 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 «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 17.000 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer» 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; «Hogue», 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; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», 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 han construido 70 buques de distintas 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 á 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.—Laborer 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 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 á Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos á la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespés, Teiudán, 14.

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

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, á 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.

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, MEXICO

Servicio mensual: saliendo de Génova (facultativa) 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-MEXICO

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 y puertos del Pacifico.

LINEA DE FILIPINAS

En lo que resta de año se realizarán los siguientes viajes a Manila, saliendo los vapores de Barcelona el 30 de Agosto, 13 de Octubre y 26 de Noviembre, para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila.

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 África.

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, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires 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.



¡Novedad! ¡LA ZURCIDORA MECANICA!

Con este aparato hasta un niño puede rápidamente y sin igual perfección ZURCIR y REMENDAR medias, calcetines y tejidos de todas clases, sean de seda, algodón, lana o hilo.

No debe faltar en ninguna familia.

Su manejo es sencillo, agradable y de efecto sorprendente. La Zurcidora Mecánica va acompañada de las instrucciones precisas para su funcionamiento. Funciona sola, sin ayuda de máquina auxiliar.

Se remite libre de gastos, previo envío de DIEZ PESETAS por Giro postal.—No hay catálogos.

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

Disponible

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

