

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Redacción y Admón. Peligros, 3 Teletu., 2931.

Director: ALFONSO RUIZ DE GELJALBA

Madrid 18 de Septiembre de 1924

Gerente: MANUEL MONTILLA Y GARCIA

AÑO LVI—Núm.—10.607

ECONOMIAS O EFICIENCIAS?

La unificación de los servicios aéreos

El capitán de corbeta V. D. Herbster, de la marina norteamericana, discute el en *Proceedings* el tema de la unificación de los servicios aéreos en un razonado artículo que, en extracto, ofrecemos a nuestros lectores por creer que merece ser conocido:

«La demanda general de economías en los gastos públicos—dice—ha despertado la creencia de que el amalgamar diversas actividades gubernamentales conduce a un aumento de su eficiencia y a una disminución de su coste.

La amalgama constituye, a juicio de algunos, una panacea para todos los males, y lo mismo se curan con ella los celos y rivalidades que la falta de eficiencia o que el exagerado coste de los servicios.

No hay que decir, por tanto, los muchos partidarios que tendrá la idea de fundir las aviaciones militar y naval en un solo servicio aéreo.

Teóricamente no deja de ser correcta la creencia de que la fusión pueda conducir a una reducción de gastos, sin perjuicio de la eficiencia de los servicios; pero siempre hay un límite, rebasado el cual nada se logra en su amalgama, y a menos que un servicio aéreo unificado garantice al país que ha de reducir los gastos actuales, aumentando el rendimiento de las fuerzas aéreas de tierra y mar, resultará una equivocación el fusionarlas.

El valor de cada uno de esos dos factores primordiales, eficiencia y coste, varía según se trate de la guerra o de la paz. En la guerra hay que batir al enemigo, cueste lo que cueste, en la paz hay que reducir los gastos del Estado todo cuanto sea posible.

Una buena organización de paz puede no ser una eficiente organización de guerra y viceversa.

El país de la que la Marina esté siempre preparada para la guerra, que su organización de paz pueda transformarse fácil y rápidamente en organización de guerra; en otros términos, desea la máxima eficiencia de su Marina, aun en tiempo de paz.

Pero no cabe olvidarse de la cuestión económica, y las cifras concedidas por el Congreso para los gastos navales pueden obligar a la Marina a sacrificar su eficiencia, a fin de no exceder el límite de aquéllas.

La aviación naval, como parte de la Marina, debe organizarse y administrarse en forma que alcance su mayor eficiencia posible con los créditos que se le conceden, que ofrezca el mayor rendimiento por el dinero que en ella se gaste.

Y aquí surge la cuestión que más debe interesar al país y al Parlamento acerca de un servicio aéreo unificado: ¿Dará la aviación naval, formando parte de ese servicio, un rendimiento superior al que es capaz de dar formando parte de la Marina? Porque si no lo garantiza así el servicio unificado, vale más que nos estemos quietos.

Otra pregunta importante: ¿Dará el país el servicio unificado mejor rendimiento del dinero gastado en «aviación» del que son capaces de dar los distintos servicios de aviación que hoy existen? Porque si no lo garantiza así también, sería un pobre negocio la amalgama.

La respuesta a estas dos preguntas depende, a juicio nuestro, de lo que se entienda por mejor rendimiento del dinero; si la cuantía material de las fuerzas defensivas y ofensivas o la mayor garantía que ellas ofrezcan para la seguridad nacional.

Nosotros no creemos que la seguridad nacional pueda expresarse en dólares y centavos, sino en la potencialidad que obtengamos por la inversión de esos dólares que gastemos.

Los presupuestos de Guerra y Marina son primas de seguro, y no hay que mirar sólo la cuantía de la prima, sino las garantías que ofrece la Compañía aseguradora.

Y aquí salta a relucir de nuevo los dos factores eficiencias y coste; la importancia que a cada uno de ellos será la determinante de nuestra actitud respecto al servicio aéreo unificado. La aviación naval es hoy una parte de la Marina, una parte vital de la Marina. Los aviones son una parte de la flota.

Los aviadores navales son una parte del personal de la Armada, adiestrados en nuestros métodos, imbuidos en nuestras ideas, educados en nuestras tradiciones.

Los problemas de la aviación naval son problemas de la Marina; su desarrollo es una parte del desarrollo de la flota.

A igualdad de los demás factores, la flota que disponga de la supremacía aérea ganará casi seguramente la próxima batalla naval.

Los aviones navales no solamente constituyen un auxiliar valioso de la flota, sino que cada día tienen mayor importancia como tales unidades ofensivas y defensivas.

El proyecto, el desarrollo y el empleo de los aviones navales son problemas navales, lo mismo en los aparatos de ruedas que en los de flotadores.

El hecho de que esos aviones operen en el aire no puede desvirtuar el hecho igualmente real de que operan sobre la mar.

Y la mar ha de ser siempre tomada en consideración en todos los problemas referentes al empleo de las fuerzas aeronavales.

Ya salgan éstas de los portaaviones, de los buques o de las bases costeras, deben proyectarse y emplearse para operaciones de mar.

¿Hay probabilidades de que cualquiera otra organización pueda resolver los problemas referentes a los proyectos y operaciones de la aviación naval mejor que la Marina? Ciertamente que no.

¿Hay probabilidades de que cualquiera otra organización pueda dar a la Marina para sus especiales cometidos mejores pilotos que los que ella misma se forme? Ciertamente que no.

¿Hay probabilidades de que la Marina pueda lograr la misma coordinación de sus fuerzas si una de las que son vitales, como la aviación, pertenece a otra organización independiente? Ciertamente que no.

Ninguno puede servir a dos señores, a lo menos con entera eficiencia. La aviación naval y su personal sirven hoy y son parte de la Marina. En un servicio unificado dejarían de serlo y se convertirían en un préstamo hecho a la Marina. No serían ni ave, ni carne, ni pescado.

¿Podríamos obtener de una organización independiente la misma inteligencia y simpatía hacia los problemas navales? Ciertamente que no.

¿Podríamos obtener mayor eficiencia de un Cuerpo independiente de aviadores de la que es capaz de alcanzar nuestra propia aviación? Ciertamente que no.

Una organización ideal del servicio unificado lo que dividiera en dos ramas, militar y naval, no alteraría el hecho de que esa última constituyera una parte de otra entidad independiente de la Marina.

Cualesquiera que sean nuestras diversas opiniones acerca de la eficiencia presente y futura de la aviación naval, es evidente que nada habría de ganar y casi seguro que algo que habría de perder con la creación del servicio unificado.

Y una pérdida en la eficiencia de la aviación naval se trasluce en disminución de la eficiencia militar de la flota y por tanto en nuestra seguridad nacional.

LA SOCIEDAD DE NACIONES

Ginebra 17.—El Comité de los Doce ha terminado hoy sus trabajos.

Han quedado satisfactoriamente resueltas de un modo general, todas las cuestiones relativas a sanciones y acuerdos particulares, de conformidad con la tesis francobritánica.

El Sr. Benés ha declarado a los periodistas que en el proyecto ha quedado resuelta la cuestión del arbitraje, previniendo en él la aplicación de sanciones dentro del cuadro del Pacto, estipulándose que el agresor deberá pagar en todo caso las consiguientes reparaciones por daños y gastos de guerra.

Cada Estado se compromete a poner a disposición de la Sociedad de Naciones, en caso de agresión, la totalidad de sus fuerzas.

El texto del acuerdo se aplicará lo mismo a Alemania que a las demás naciones, cuando formen parte de la Sociedad.

También han quedado ultimados los trabajos de la Comisión que estudia la convocación y modalidades de la futura Conferencia de Desarme.

En su reunión de esta mañana, el Consejo de la Sociedad de Naciones ha examinado la cuestión de la reconstitución económica de Austria.

El delegado de España Sr. Quiñones de León, pronunció un discurso haciendo votos por la pronta reconstrucción de Austria y por que dicho país entre en el concierto de los Estados normales.

La segunda Comisión dió fin esta mañana a la discusión relativa a la cooperación intelectual y al ofrecimiento de Francia de crear un instituto internacional.

El delegado francés, Sr. Bonnet, al responder a las objeciones hechas, hizo constar que desde el punto de vista jurídico el instituto constituirá una fundación que tendrá carácter de persona moral.

Francia hará entrega de esta fundación a la Sociedad de Naciones quien la dirigirá e inspeccionará su administración.

Este instituto podrá, por lo tanto, tener un carácter ampliamente internacional; siendo de desear que los otros Gobiernos adopten la misma iniciativa.

Terminada ya la discusión, el Comité redactará el texto de la resolución, que será sometida a la Asamblea.

La tercera Comisión ha continuado el estudio del proyecto de Federación internacional para el socorro de poblaciones castigadas por calamidades.

La Delegación turca ha entregado un memorándum a la Sociedad de Naciones, declarando que consideraciones de diversa índole exigen por todos conceptos el mantenimiento de la soberanía turca sobre el vilayeto de Mossul y que el régimen futuro por el que habrá de regirse el mencionado vilayeto sea determinado por medio de una información abierta, bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones.

El príncipe del Piemonte

Cádiz 17.—En el Gobierno civil se celebró la reunión de autoridades y otros elementos para tratar de los festejos que se celebrarán durante la estancia del príncipe del Piemonte, que llegará en el acorazado «San Giorgio» el 16 de Octubre.

Nombróse una Comisión que presidirá el alcalde con objeto de trazar el programa de fiestas que se someterá a la aprobación del Gobierno.

CRONICA

De algún tiempo a esta parte, ayer todavía en la provincia de Toledo, hay gentes que, con fines que todavía no han podido ponerse en claro, se han dedicado a la caza de niños como si se tratara de una industria productiva, no sujeta a ningún género de contingencias desagradables. El hecho, así a primera vista, no se comprende bien, resulta un poco extraño, parece no tener explicación.

Los niños, lo sabe todo el mundo, no pueden ser sino motivo de preocupación, de atención y de cuidado, para quienes los tienen. Como materia de explotación, es sabido que no ofrecen un margen considerable, aun admitidos los casos en que la explotación del niño puede realizarse al amparo de la legalidad. Si todo esto es verdad ¿cómo con prender esa repetición de secuestros de criaturas que de vez en cuando vienen registrando la prensa, ahora con más dolorosa repetición?

Esto de la caza de niños, que parece imaginado para echar sobre los pequeños una función de vigilancia que incumbe a los padres; que parece ideado para lograr por el temor de las criaturas a ser secuestradas, lo que un elemental cuidado de sus familiares puede y debe evitar, resulta, además, de un cariz desagradabilísimo para cuantos profesamos a la infancia esa cariñosa solicitud, esa atención generosa que por sus cualidades de inocencia e indefensión debe en todos despertar.

Porque en el ambiente de recelo y de temor que esas noticias de raptos de criaturas que se leen en los periódicos, ¿quién se atreve a acercarse a un niño con el mejor intencionado propósito de afectuosa atención que no corra el riesgo que se le presume contagiado de esa manía persecutoria contra la infancia, ahora en moda?

¿Y cabe suponer que sean siempre reales, que obedezcan siempre a efectivos propósitos de hacer desaparecer los niños las noticias que ahora, con extraña frecuencia, vienen leyéndose en los periódicos? ¿No habrá muchas veces en tales denuncias una confesión de abandono punitivo, de abandono de las criaturas más bien que un caso penable de supuestas intenciones en los presuntos raptos?

De todos modos, no cabe negar que de algún tiempo a esta parte se repiten los casos de secuestros más o menos reales de niños, que si denotan un crecimiento evidente de la monomanía raptora en los que se dedican a la caza de criaturas, revela asimismo un relajamiento de funciones inherente a la familia y una inhibición de los padres de los que deberían ser sus más elementales deberes, que no se comprenden y que hasta se debiera castigar.

Del Extranjero

Bruselas 17.—Con motivo de celebrarse en 1930 el primer centenario de la independencia de Bélgica, se conmemorará oficialmente con una Exposición universal en Bruselas. Los trabajos de organización han comenzado ya.

Londres 17.—Un despacho de Washington a la Agencia Reuter anuncia que Mr. Surley, individuo de la Comisión de consolidación de la deuda yanqui, ha sometido ya su ponencia, respecto a la determinación de la deuda francesa a los Estados Unidos al presidente de dicha entidad.

El plan está basado en el pago de la deuda en sesenta y siete anualidades de 100 millones de dólares, comprendidos los intereses, con el compromiso por parte de los Estados Unidos de convertir la mitad de las anualidades en obligaciones industriales francesas.

Las demás estipulaciones no se conocen aún.

Varsovia 17.—Ha causado una gran impresión la noticia de que el ejército rojo prepara una movilización y una revista naval a fines de este mes.

Los periódicos dicen que la amenaza de una guerra no viene ahora de Alemania, sino de Moscú.

Anaizando las relaciones existentes entre los racionalistas y amanes y el Gobierno de Moscú, a consejan que se preste una vigilancia especial a los manejos rusos.

«Nuestra diplomacia, añaden, tiene el deber

NUESTRA ACCION EN MARRUECOS



Embarque de ganado en la playa de Uad-Lau

de llamar la atención del mundo entero sobre las verdaderas amenazas guerreras. Las opiniones expresadas en el extranjero a propósito de la paz en la Europa oriental son muy contradictorias.

Los mismos camaradas socialistas occidentales están muy lejos de comprender el peligro del bolchevismo.

Roma 17.—Su Santidad Pío XI tiene el propósito de abolir el lujo de los cardenales, arzobispos y obispos.

En la actualidad, para vestirse según las exigencias del Protocolo, cada cardenal está obligado a poseer trajes rojos, morados, negros, de seda, de lana y de armiño.

La intención del Papa es reducir a dos el número de vestidos: uno negro y otro rojo para los cardenales, y uno morado y otro negro para los arzobispos y obispos.

Los trajes tales de seda serán suprimidos.

¿Disminuyen los burros?

Conforme a lo que nos enseñan las estadísticas, por lo menos en Francia, hay una la mentable disminución en el número de asnos.

No hemos tenido tiempo de comprobar si en España ocurre lo mismo, respecto a esos pacientes y sufridos animales. En Madrid, no obstante, cualquier observador habrá notado que por las calles de la Villa y Corte, circulan cada año menos burros, de los de cuatro patas se entiende. Porque de los dos, según afirman las señoras, han aumentado de un modo prodigioso. Lo aseguran y lo repiten ellas en todos los tonos, privada y públicamente. «No las han oído ustedes frecuentemente exclamar a su paso por las aceras: «¡Burro!» «¡Animal!» O bien en los paseos y reuniones elegantes, no han oído ustedes a alguna mujercita «bien» decir a su pareja—otro pollo «bien»—: «¡Qué burro eres!» «¡Eso es una burrada!»

Lo cierto es que la galantería, tan proverbial en el trato y costumbres nuestras, va desapareciendo con una rapidez inconcebible. Ya es un caso bastante raro ceder la derecha a la mujer en la acera, ofrecerle asiento en el tranvía, hacerle sitio para que pase delante a colocarse cómodamente en el metro «¡Volvía!» «¡La politessa!»

«Pero es que este declinar de la ciudadanía, de la educación, de la cortesía, es culpa del hombre o lo es de las actuales condiciones de la existencia, sobre todo en las ciudades populosas y de gran tráfico?

El cronista, cuando a él en sus mocedades recorría los grandes centros urbanos europeos—Londres, París...—ca ífíco muchas veces de brutos, de asnos—perdón mon-leurs, misters...—a los franceses y más aún a los ingleses que, a fuerza de codos, de empujones con brazos y piernas, tomaban por asalto los ómnibus, tranvías, etc., sin contemplación alguna a las pobres mujeres... cuando éstas no hacían lo mismo, si se sentían con fuerza para ello.

Seguramente, usted lector y yo estamos bien educados. Ambos tenemos en gran estima a la mujer y al niño. Comprendemos su debilidad. Pero el ambu ar por una acera estrecha, atronándonos los oídos las bocnas de «autos» y camiones, que nos rozan con las sletas, a poco que nos descuidemos colocándonos en el borde, no cederemos la acera ni a tiros, por encima de toda consideración y sentimientos. El instinto de conservación, el egoísmo brutal del «homo sapiens» se nos impone, sin poder remediar. ¡Somos así!»

Otras veces, aguantando el sol, el viento o la lluvia, sin prisas o con prisas, por la hora, las ocupaciones, las distancias o el pésimo servicio de tranvías, asaltamos éstos a viva fuerza, echando atrás a codazos o a coces a señoras y niños o nos colamos en el interior, acomodándonos en un asiento en evitación de ser prensados en las plataformas.

A las llegadas del Metro, en los días u horas de gran aglomeración seguimos igual procedimiento, so pena de dejar pasar trenes y trenes, sin poder penetrar en ellos a no ser por la fuerza.

¿Qué remedio le queda a un caba lero, por gaudite que se sienta con las señoras, si tiene asuntos interesantes que ventilar, si por llegar con retraso a su casa se expone a un disgusto conyugal por no satisfacer a la esposa la explicación de su tardanza? ¿Cómo dejarse prensar en las plataformas de los tranvías o del Metro, exponiéndose a que le califiquen de masoquista o a volver a su domicilio, con

el traje marchado, desgarrado quizá, sin la cartera tal vez? Para que le diga su mujer, con harta razón, ¿ónde te habrás metido, caíberón? ¡A tus años!»

El cronista plantea, pues, tan árdua cuestión a los árbitros de la galantería mundana. Se la plantea, también, igualmente, a nuestras encantadoras compañeras, a fin de que no nos tachen de groseros e imbecidos por haber perdido los hábitos que habíamos heredado de nuestros mayores.

No dude, nos causa gran pena que las circunstancias de la vida obliquen al hombre a prescindir de cortesías naturales con la otra bella mitad del género humano.

Como nos produce tristeza y amargura la disminución o desaparición del calumniado y paciente asno de nuestra riqueza ganadera y, sobre todo del ornato que tan simpático animal prestaba a las calles de Madrid, particularmente en aquellas horas del amanecer, arauciadas por el campanileo de las barras de hierro, totalmente desaparecidas.

Habría de convenirse, con el cronista, que la desaparición del asno es una desgracia y una lástima. Porque, si siquiera pudiéramos ya decir: ¡Anda, que eres más bestia que un burro!

Con segura injusticia, casi siempre, para el burro.

AMUSANT

La escuadra inglesa en Valencia

Valencia 17.—Durante la Asamblea de arroceros celebrada en la Diputación esta mañana se presentó el comandante jefe de la escuadra inglesa, con objeto de cumplir al gobernador.

La sesión se suspendió, cruzándose frases de cortesía entre el almirante y el gobernador, quien le presentó a la Asamblea.

Por la tarde, utilizando la canoa de las obras del puerto, ha devuelto el gobernador a visita al almirante, acompañado de las demás autoridades.

El gobernador ostentaba la representación del capitán general.

Mañana visitará el almirante el Museo provincial de Bellas Artes, acompañado del alcalde.

Por la tarde, el Ayuntamiento obsequiará con un te en los Viveros a la oficialidad inglesa.

Los ladrones se llevan una maleta llena de alhajas

Gijón 17.—Hoy se ha tenido conocimiento de un robo importantísimo cometido en un hotel de los más importantes de esta población.

El viajante D. Julián Pérez Molina, dependiente de la Casa Enrique Ladendorff, establecida en Madrid, en la calle de la Bolsa, número 16, ordenó a uno de los empleados del hotel que fuera a casa de un afamado joyero de la capital a recoger la maleta muestrario de joyas, donde había estado enseñando los diversos artículos de dicha industria, y la colocara en su habitación.

El encargo fué cumplido; pero el empleado, sin saber, por lo visto, la importancia del contenido de la maleta, colocó ésta en el almacén de equipajes del hotel, donde al ir a recogerla en unión de viajante vieron con espanto que había desaparecido.

En ella iban artículos de joyería por valor de más de 100.000 pesetas.

Se ignora quiénes puedan ser los autores del robo.

Al propio tiempo que se descubría este robo unos ladrones se llevaban de otro hotel otra maleta de un viajante que contenía 27 kilos de paños.

Esta maleta fué encontrada intacta en Santa Catalina.

Descubrimiento astronómico

Nueva York 17.—El conocido astrónomo Mr. James Robertson ha descubierto la existencia de un quinto satélite que gira a rededor del planeta Júpiter, dentro de una órbita que ha podido determinar.

Mister Robertson ha empleado siete años de observaciones y de cálculos para realizar su descubrimiento.

Este número ha sido sometido a la previa censura

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 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 construcción and Armaments Co. Ltd. at Arrow in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Sheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Grayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras montajes y proyectiles, de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Quipúsoa-España, fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham, fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Slesholm (Suecia) laboratorio de cartuchería de guerra.

fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Ekmeel y Eynsford.—Buques de guerra consiguados en los Astilleros de di-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 Bolognesi», cruceros tipo «Scout», clase de 3.200 toneladas y 10.000 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 10.950 toneladas y 16.000 caballos, para el Gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el Gobierno japonés; «Libertad», buque de primera clase de 11.807 toneladas y 12.500 caballos, para el Gobierno chileno (comprado por el Gobierno inglés). Cambiando de nombre se llama «Triumph». Per el Gobierno inglés: «Na-

tal», crucero de primera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sensel» y «Skinuscher», crucero tipo «Scout», clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 18.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase de 14.100 toneladas y 30.060 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase de 12.950 toneladas y 13.000 caballos; «Hogue», crucero de primera clase de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Porwerful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera de 11.000 toneladas y 15.500 caballos. Buques mercantes consiguados 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 consiguado 70 buques de distintas clases.

VICTOR SARASQUETA
 MANUFACTURERA MECANICA DE ARMAS
 ESCOPETAS FINAS DE CAZA
 Y TIRO DE PICHÓN
LIBAR
 BILBAO - ESPAÑA

Azopardo y C.^a
 = CADIZ =
 CONSIGNACIONES
 ADUANAS - EMBARQUES

ORDENACION FINANCIERA DE LOS AYUNTAMIENTOS
 POR NICANOR PUGA
 PROLOGO DE DON ANGEL OSSORIO
 Obra premiada por el Ayuntamiento de Madrid
 Precio CINCO pesetas

ORIA Y GALINDEZ
COMPRAY VENTA
 De alhajas.—Relojes.—Máquinas de escribir.—Fotográficas.
 Planos.—Pianolas.—Gramófonos.—Bicicletas y objetos de arte y fantasía
 Pagamos mucho por papeletas del Monte de Piedad
CLAVEL, 8-MADRID-TELEFONO, 19-31-M.

SOCIEDAD ANONIMA
Etablissements LEFLAIVE
 La Chaléassière, SAINT-ÉTIENNE
 TALLERES á La Chaléassière, SAINT ETIENNE
 á La Bleuse-Borne, pres d'ANZIN
 á Basse-Yutz, pres de THIONVILLE

GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES MECANICAS
 Compresores de aire fijos y móviles Calderas multibulares
 MÁQUINAS DE VAPOR MOTORES DE GAS
TURBINAS HIDRAULICAS—Typo Vevey—Chaléassière
INSTALACIONES COMPLETAS DE
 MINAS, LAVADO Y AGLOMERADO DE CARBONES
 Aparatos de elevación y transporte
 Molienda—Hornos (para Cemento y para Yeso)
 Amadoras—Instalaciones completas de Fundiciones y Altos Hornos
TREBAJOS HIDRAULICOS—Laminadores—MAQUINAS HERRAMIENTAS
 F. Durand, Ingeniero.—Apartado 176.—SEVILLA Dirección Telegráfica: Chaléassière—Sevilla

VAPOR CORREOS TRASATLANTICOS
Pinillos, Izquierdo y C.^a, de Cádiz.

SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA
 por los nuevos y rápidos vapores
 INFANTA ISABEL..... de 10.000 toneladas (dos hélices).
 BARCELONA..... de 7.500 id.
 CADIZ..... de 7.500 id.

SERVICIO QUINGENAL
 Nijo en 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 correes
 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.

Salidas de Barcelona cada veinte días.
 Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespes, Tetuán, 14
 PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. D. Rómulo Bosch y Aleina.—En Valencia, Sres. Requena e Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín

ACADEMIA SERRATE
 Especial de preparación para el CUERPO DE CORREOS
 Preparación para oposiciones a Registros, Judicatura, Abogados del Estado, Cuerpos Jurídicos, Notarías, Secretarías Judiciales, Hacienda, Interventores del Estado, en Ferrocarriles, Maestros Nacionales, Correos, Telégrafos, Comercio, Policía, Estadística, etc.
 Estudios de la carrera de Abogado y los del Bachillerato: Magnífico internado: Consultas y correspondencia al Director, D. TOMAS SERRATE, Abogado y Jefe de Correos.
San Bernardo número 1 pral.—MADRID

The International Paint & Compositions Co., Ltd
 (Antes HOLLAPFELS LTD)
 Pinturas submarinas para fondos de buques
 Pinturas para las obras muertas y para uso general
 Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la
Patente Internacional.
 Es la composición más antimolusca que existe.—Está usada por once Gobiernos y más de seiscientos Empresas marítimas y Casas navieras.
 Fabricantes de los esmaltes y copias pinturas preparadas "Lagolia"
PATENTES AL COBRE PARA FONDOS
 DAMBOLINE (para carbonos y bodegas) BOOTTOP, y del tipo más reciente ALADINE
 no original en LONDRES, 2 Broad Street, Finsbury, E. C. 2
 También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Ginebra, Copenhague, Nueva York y Oso

CORREOS PREPARACION COMPLETA
 Por Ciriaco Rojas, D. Eladio Zamora y D. Martín de León
 JEFES DEL CUERPO
COLEGIO DE SAN ESTANISLAO
 A TOCHA, 18, MADRID (TODA LA CASA)
 Internado modelo dirigido por D. ANDRES CHICLANA
 PRESBITERO Y LICENCIADO EN FILOSOFIA Y LETRAS

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA
 Compañía de navegación a vapor con los siguientes servicios:
 LINEA REGULAR MENSUAL ENTRE LOS PUERTOS DE LA PENINSULA A NEW-YORK Y REGRESO
 Salida de Sevilla directamente a New-York los días 8 de cada mes.
 Salida de New-York para España los días 18 de cada mes.
 LINEA REGULAR RAPIDA SEMANAL DESDE BILBAO A BARCELONA Y REGRESO
 LINEA REGULAR ORDINARIA SEMANAL DESDE PASAJES CON ESCALAS INTERMEDIAS HASTA MARSELLA Y REGRESO
 LINEA REGULAR RAPIDA DESDE PASAJES A BARCELONA Y REGRESO
 Para informes en Sevilla: oficinas de la dirección San José, 5, y en los puertos, respectivos consignatarios