

La construcción naval en Francia

La situación de los astilleros franceses en los actuales momentos es bastante poco satisfactoria, pues aun cuando el número de gradas de construcción ha aumentado en un 30 por 100 desde la época anterior a la guerra, y su capacidad de producción anual puede estimarse en medio millón de toneladas, sólo han podido construir 197.000 toneladas en 1923 y 79.685 en 1924. A esta última cifra deben agregarse 25.000 toneladas de buques de guerra; pero aun así sólo representan la quinta parte de la capacidad de los astilleros, en los que el número de operarios, que excedía de 30.000 el año 1921, apenas llega hoy a ser de unos 20.000 hombres.

Francia es la única nación marítima de importancia que no protege hoy su industria de construcción naval, pues aun Inglaterra, que ha sido siempre el campeón del libre cambio, favorece a muchas industrias mediante la Trade Facilities Act. La situación de la construcción naval francesa fué uno de los principales temas confiados al estudio de la Comisión extraparlamentaria de la Marina mercante, que escuchó las opiniones de los representantes de la industria y de técnicos nombrados por el Gobierno.

Los primeros expresaron su opinión de que el único remedio de la crisis consistía en el restablecimiento de las primas, en la misma forma que existieron bajo la ley del año 1906, ya caducada; pero los representantes del Estado defendieron otro plan, fundado en la adopción de las siguientes medidas:

Primera. Exención del impuesto del 1,30 por 100, como en el caso de las mercancías exportadas.

Segunda. Exención de los derechos de Aduanas para todos los materiales de construcción naval importados del extranjero.

Tercera. Creación de un Banco de crédito marítimo, del que navieros y constructores puedan obtener préstamos a bajos tipos de interés.

Cuarta. Lograr precios reducidos para los materiales de construcción naval mediante convenios entre la industria metalúrgica y los astilleros, como se hizo durante un corto período después de la terminación de la guerra.

La opinión de los constructores parece haber prevalecido, y la Comisión ha votado un acuerdo recomendando que se adopte un sistema de bonos, basado en la diferencia entre el precio de construcción en Francia y el precio de venta del tonelaje británico, y que se mantenga este sistema durante doce años. Es probable, sin embargo, que esta propuesta no se lleve a efecto, porque el coste de tal subvención ascendería seguramente a unos 40 millones de francos anuales, y este gasto es muy poco probable que sea aceptado en las circunstancias presentes por el ministro de Hacienda.

El mariscal Petain en Madrid

En el ministerio de la Guerra.

A las cinco y media de la tarde llegó el mariscal al ministerio de la Guerra. Pasó acto seguido al despacho del general Primo de Rivera, con quien celebró una larga conferencia.

En esta entrevista, continuación de la que mantuvieron también aisladamente los señores Petain y Primo de Rivera, después del almuerzo, parece que estuvieron en todo momento de perfecto acuerdo sobre los diversos puntos tratados.

El pintor Beltrán Massip.

Coincidiendo con el mariscal Petain, ha venido a Madrid el pintor catalán Federico Beltrán, que tiene su residencia en París y es gran amigo del embajador francés, señor Peretti della Roca.

Al señor Beltrán le ha sido encargado un cuadro alegórico de la Conferencia hispanofrancesa sobre Marruecos, recientemente celebrada en Madrid.

Banquete de gala.

Anoche se celebró en el comedor de gala de Palacio el banquete ofrecido por los Reyes al mariscal Petain.

Asistieron veintidós comensales, entre los que se encontraban el Gobierno, el alto personal de la Embajada francesa, autoridades y palatinos.

Terminado el banquete se celebró en Palacio la recepción de la colonia francesa de Madrid.

El vino de honor de la Sociedad de antiguos combatientes.

Ha sido aplazado hasta mañana por la tarde el vino de honor que la Sociedad

de antiguos combatientes ofrece al mariscal Petain, y que se había anunciado para la tarde de hoy.

Tendrá lugar en el Círculo Francés.

El viaje a Toledo.

Acompañado del Rey, salió a las once en tren especial a Toledo el mariscal Petain.

Los viajeros almorzarán en el tren, y llegarán a la imperial ciudad a la una y cuarto de la tarde.

De la estación se trasladarán directamente a la Catedral, y de aquí a la Academia, donde revistarán el batallón de cadetes y visitarán el Museo de Infantería.

Luego irán a la capilla del Cristo de la Vega, y a la Fábrica de Armas.

A las cinco de la tarde emprenderán el viaje de regreso a Madrid.

LOS TEATROS

INFANTA ISABEL

Estreno de «La mano de Alicia», comedia en tres actos, de Augusto Martínez Olmedilla.

«La mano de Alicia», comedia del distinguido escritor señor Martínez Olmedilla, estrenada ayer en el teatro Infanta Isabel, obtuvo un éxito muy halagüeño.

Es una bella comedia, escrita con gran pulcritud de forma y de fondo, y en ella campean un diálogo fácil e ingenioso y una nota cómica sana y ponderadamente desmenuada.

Todos los intérpretes merecieron y lograron el aplauso caluroso del auditorio; pero es justo destacar la intervención de Amparito Martí, Angelina Villar, Sepúlveda, Tudela, graciosísimo en un tipo de inglés; Suárez y Fernández Cuenca.

El señor Olmedilla fué insistentemente reclamado al palco escénico.

EL FASCISMO

El plan de defensa nacional

ROMA 5.—Según el dictamen de un periodista americano, que ha estudiado detenidamente todos los aspectos de la situación en Italia, resulta que ésta se ha convertido en una gran potencia militar.

Actualmente Italia está en condiciones de movilizar rápidamente cinco millones de hombres bien equipados.

Su Ejército está en vías de reorganización.

Va a constar de once Cuerpos en la Península y de Cuerpos independientes en Sicilia y Cerdeña.

El número de reclutas que serán llamados bajo las banderas en marzo será de 200.000 hombres, y según una ley reciente, el Ejército regular italiano no debe ser jamás inferior a 150.000 hombres.

El nuevo programa de aviación prevé el aumento en cuatro años de las fuerzas aéreas a 182 escuadrillas, comprendiendo 3.000 aviones e hidroaviones.

El presupuesto aéreo de Italia es ya superior al de los Estados Unidos.

La Marina italiana, que es ya de 271.000 toneladas, entra también en una era de reconstrucción y de desarrollo, sobre todo en lo que se refiere a las unidades ligeras y a los submarinos, llegando de esta manera a 500.000 toneladas.

Del Extranjero

Huelga que dura.

FILADELFIA 5.—Continúa sin resolverse la huelga de las minas de antracita, por no llegar al acuerdo los mineros y los propietarios.

Herriot, reelegido presidente.

LYON 5.—M. Herriot ha sido reelegido presidente de la Federación radical-socialista del Ródano.

Muerte de un general.

BERLIN 5.—En una clínica de Berlín ha muerto, a la edad de sesenta y ocho años, el ex ministro ruso de la Guerra, Sukhomlinoff.

Sin efusión de sangre.

PARIS 5.—La cuestión personal planteada a consecuencia del incidente que se produjo entre el director de la Opera, M. Rouchen, y el crítico musical, monsieur Marnold, ha sido satisfactoriamente resuelta por medio de un acto, en el que queda a salvo el honor de los contrincantes.

Siniestros marítimos.

LONDRES 5.—Esta mañana, en la desembocadura del Támesis, el vapor inglés «Bazalyette» entró en colisión con el vapor sueco «Mitland».

Este se fué a pique en varios minutos.

Poco después, otro vapor noruego, cargado de carbón, cuyos tripulantes ignoraban la catástrofe que se había producido, dió un bandazo contra el casco del vapor siniestrado, y, a su vez, se fué a pique en algunos instantes.

Afortunadamente, pudieron salvarse íntegras las tripulaciones, por el gran número de embarcaciones que había en los alrededores.

Ha muerto Willette, el pintor.

PARIS 5.—Ayer mañana ha fallecido el famoso pintor «montmartroísa» Willette, después de una penosa enfermedad.

HAN-KEU 5.—En Yuch-Wet-Chum, al Norte de Sin-Yan-Creu, se ha librado una encarnizada batalla entre las tropas de Wu-Pei-Fu y las de Tu Pan, de Honan.

Parece probable una alianza entre Wu-Pei-Fu y Chang-So-Ling.

Un gesto simbólico del comandante Franco a su llegada a América

LONDRES 5.—Un mensaje de British United Press de Pernambuco comunica que en el momento en que el comandante Franco tomó tierra en la costa brasileña, se arrodilló y besó el suelo, queriendo significar con este gesto, semejante a aquel que tuvo Cristóbal Colón, que Europa quedaba unida a América del Sur por la vía de los aires.

Información de Marina

El servicio de aerostación.

A propuesta del director de la Escuela de Aeronáutica Naval se ha dispuesto lo siguiente:

Primero. Los oficiales para el servicio de aerostación de la Escuela de Aeronáutica serán dos; uno para el cuidado y entretenimiento del material que se movilice fuera de la Escuela, y el otro, con el mismo cometido, para el material que queda en dicho centro.

Segundo. Que los seis oficiales de aerostación restantes sean los que hagan este año el curso de observadores; y

Tercero. Por la Dirección de la expresada Escuela de Aeronáutica se remitirán a este ministerio los nombres de los oficiales que han de pasar a efectuar el curso citado y demás extremos que con urgencia fueron señalados en la Real orden antes referida.

Cuerpo general.

Se destina para eventualidades del servicio en el departamento de Cádiz al capitán de navío don José María Chereguini y Buitrago.

Se nombra secretario de la Comisión inspectora del arsenal de El Ferrol al capitán de fragata don Pedro Zarandona y Posadillo.

Se destina para eventualidades del servicio en el departamento de El Ferrol al ídem don Aquiles Vial y Pérez Bustillo.

Se nombra comandante de la corbeta «Nautilus» al capitán de corbeta don Manuel de Vierna y Belando.

Ídem auxiliar del primer Negociado de la Sección de Material del ministerio al capitán de corbeta don Alejandro Rodríguez de Maeztu, y auxiliar del quinto Negociado de la Sección de Personal al jefe de igual empleo don Pedro Ristory y Montojo.

Se dispone que al cesar en el mando de la provincia marítima de Villagarcía el capitán de fragata don Ramón Pardo y Puzo quede destinado para eventualidades del servicio en el departamento de El Ferrol.

Cuerpo de Sanidad.

A petición propia se ha concedido la separación del servicio al capitán médico don Emilio Sariñana Herrero.

Cuerpo jurídico.

Se dispone sean pasaportados para Cartagena, con objeto de asistir a varios Consejos de guerra, el fiscal de la escuadra, teniente auditor de segunda clase, don Jesús Cora y Lira, y el auxiliar de la Auditoría de la misma, teniente auditor de tercera clase, don Eloy Escobar y de la Riva.

Cuerpo de practicantes.

Se dispone que los segundos practicantes don Rafael Massotti Costas, don Miguel Gutiérrez Pérez y don Manuel Otero Sánchez desembarquen, respectivamente, del transporte «Almirante Lobo», contratorpedero «Bustamante» y cañonero «Recalde», por cumplidos de condiciones reglamentarias para el ascenso, pasando a las Secciones a que pertenecen y siendo relevados en dichos buques, por el orden expresado, por los de su mismo empleo don Enrique Vidal Espiñeira, don Manuel Varela Fernández y don Enrique Lorenzo Sánchez, faltos de las referidas condiciones.

EN PLENO TRIUNFO

Los aviadores españoles han sido recibidos triunfalmente en Río Janeiro

Cómo se realizó la cuarta etapa.

La Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos nos envía los siguientes telegramas:

«RECIFE 3, 11,45 noche.—El «Plus Ultra» voló sobre Pernambuco entre aclamaciones de la multitud, que aplaudió frenéticamente.

Trátase de construir en Buenos Aires un arco de triunfo en honor de los aviadores.

El Gobierno de la Argentina ha resuelto declararlos huéspedes oficiales.»

4, 9 mañana.—Gibraltar comunica que el hidroavión se elevó a las 5,10 en Recife (8,10 de Greenwich).»

«9,25 mañana.—La estación de Londres comunica que Franco partió para Río Janeiro a las cinco y diez (hora de Recife), y que va a bordo el teniente de navío señor Durán.»

«10,35 mañana.—La estación de Buenos Aires comunica que el «Plus Ultra» pasó, a las 10,35, sobre Arcajo, sin novedad.»

«El «Plus Ultra» pasa por Bahía de Todos los Santos a las 12,05 (Greenwich), evolucionando sobre la ciudad.

Lleva recorridos desde Pernambuco, 670 kilómetros.»

(En línea recta le quedan por recorrer al hidroavión 900 millas.)

BAHIA 4.—Las torres del Instituto, del Palacio del Gobierno y del Gran Hotel estaban llenas de gente.

La multitud se apiñaba en las calles de la ciudad para presenciar el paso del «Plus Ultra».

En el momento en que el avión atravesó sobre la ciudad se dispararon cohetes, y el público prorrumpió en aclamaciones entusiásticas, que se redoblaron cuando el «Plus Ultra» realizó varias evoluciones.

En la torre del Gran Hotel se hallaban el cónsul de España, las autoridades, Comisiones diversas y representantes de la Prensa.

El avión pasó muy bajo.

BUENOS AIRES 4.—A las dos, el «Plus Ultra» pasó por Belmonte.

BUENOS AIRES 4.—A las 1,45 Franco pasó por Itheos.

BUENOS AIRES 4.—A las 2,35, el hidroavión pasó por Porto Seguro.

A las 3,13, de esta tarde, pasó el «Plus Ultra» por Alcobaca, y a las 3,40 pasó sin novedad por Caravelas.

BUENOS AIRES 4.—El hidroavión «Plus Ultra» pasó por San Mateo a las 4,05.

5,15 tarde.—A las 5,05 pasó el hidroavión por el Estado de Santa Cruz.

A las 5,10 cruzó sobre Victoria, aproximándose a Río Janeiro.

A las 5,45 pasó el «Plus Ultra» sobre Gurapary, y a las 6,15 cruzó sobre Itapom.

A las 7,35 pasó el «Plus Ultra» por Cabo Frío, a 60 millas de Río Janeiro.

Llegada a Río Janeiro.

La Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos nos comunicó anoche el siguiente parte:

«Buenos Aires 4, 9 noche.—Los aviadores han llegado, sin novedad, a Río Janeiro, a las ocho y media (hora española).»

RIO JANEIRO 4.—El «Plus Ultra» apareció frente a la ciudad convoyado y escoltado por la escuadrilla de aviones de la Armada.

Entusiasta recibimiento.

RIO JANEIRO 4.—Al llegar a la bahía de Janeiro, el «Plus Ultra» evolucionó por encima de la capital durante veinte minutos, ejecutando maravillosas evoluciones.

La población, entusiasmada, ovacionó a los aviadores, saludándolos desde las calles y puntos altos de la ciudad.

El entusiasmo se desbordó al desembarcar Franco y sus compañeros.

No es posible describir la grandiosidad del espectáculo y la emoción del acto.

Todo Río Janeiro acudió a recibir a los aviadores españoles, tributándoles un delirante homenaje.

A las 17,20 las fortalezas de Barre saludaron al «Plus Ultra», que entra convoyado y escoltado por la escuadrilla de aviones de la Armada.

A las 17,25 apareció el hidroavión frente a la ciudad, lanzándose entonces des-

de tierra un grito unísono de salutación, entremezclado con un formidable estrépito producido por las sirenas de los buques, estampidos, salvas y descargas.

En medio de indescriptibles ovaciones el «Plus Ultra» voló durante cinco minutos sobre la ciudad, y después tomó rumbo hacia la isla de Enxadas, donde amará, quedando allí fondeado.

El pueblo, en masa, que ocupaba los muelles, esperó el desembarco de los aviadores, los cuales entraron en la ciudad por el muelle de Mauah.

El ministro español abraza a los aviadores.

RIO JANEIRO 4.—El primer punto que Franco tocó en territorio de Río Janeiro fué la isla de Enxadas, donde fué recibido por el ministro de España, señor Benítez; los representantes oficiales brasileños y Comisiones de todas clases brasileñas y españolas.

Al desembarcar en dicha isla Franco, Ruiz de Alda, Durán y el mecánico, fueron abrazados estrechamente por el ministro de España, trasladándose después al salón de la Escuela de Aviación, donde se sirvió un «lunch».

No quiso Franco hacer declaraciones a la Prensa, y después del «lunch», acompañó del ministro y las autoridades, ocupó la lancha de Marina, dirigiéndose a los muelles de Mauah.

Entrada en la ciudad.—Más de 60.000 almas acompañan a los aviadores.

RIO JANEIRO 4.—A las 19,15 Franco desembarcó en los muelles de Mauah entre grandes ovaciones de la inmensa multitud, que quería cargarlo en hombros y llevarlo en triunfo.

El prefecto, señor Alar Prata, saludó a los aviadores en nombre de la ciudad, y acto continuo pronunciaron discursos encomiásticos varios miembros de la colonia española.

Difícilmente se organizó el cortejo, precedido de una banda de clarines.

En el momento en que telegrafiamos la comitiva entra en la avenida Central, acompañando a los aviadores millares de personas, que los aclaman sin interrupción y delirantemente.

No se recuerda una manifestación semejante.

Se calcula que acompañarían a los aviadores unas 60.000 personas, que van apretujadas a lo ancho de la avenida y que llegan a las calles adyacentes.—Agencia Americana.

Son las 19,30 cuando los aviadores pasan por la avenida, dirigiéndose al palacio de Monroe, de donde retornarán a su alojamiento del Palace Hotel.

Indescriptible e inculcable es el entusiasmo.

El pueblo agita banderas españolas y arroja a los aviadores flores y besos entre vivas a España y a Franco.

La avenida Federica luce una policroma iluminación.—Agencia Americana.

El recibimiento en la Argentina.

BUENOS AIRES 4.—Se sabe que esta tarde el presidente Alvear se reunió con los ministros de Marina y Relaciones Exteriores, y adoptaron acuerdos y disposiciones relacionados con el recibimiento y los agasajos que se han de tributar a los aviadores españoles.

Entre los acuerdos que ya se han ejecutado figura el señalamiento del lugar del fondeadero y amarre del «Plus Ultra» en el puerto.

El intendente señor Noel, autoridad equivalente al alcalde de España, ha recibido el encargo de esperar al comandante Franco y a sus compañeros con todas las autoridades, Comisiones, Corporaciones, y, en suma, todo el elemento oficial en el desembarcadero del arsenal, en la dársena Norte.

El señor Noel dará la bienvenida a los aviadores en nombre de la ciudad.

Inmediatamente se formará la comitiva, que se dirigirá a la Casa Rosada, donde les esperará el presidente de la República, doctor Alvear, acompañado del encargado de Negocios de España, quien hará la presentación de los aviadores españoles.

Desde el palacio de Casa Rosada se trasladarán los aviadores a sus respectivos hospedajes.

Se ha publicado el decreto declarando a Franco y a sus compañeros huéspedes oficiales.

Han sido aceptados los ofrecimientos del Centro Naval y del Círculo Militar para que los huéspedes sean alojados en estos locales.

La plana mayor del destroyer «Alse-

SOCIEDAD ANONIMA Etablissements LEFLAIVE

La Chaléassière, SAINT-ETIENNE

TALLERES: A la Chaléassière, SAINT-ETIENNE; a la Bleuse-Borne, pres d'ANZIN; a Basse-Yutz, pres de THIONVILLE

Grandes talleres de construcciones mecánicas.—Compresores de aire, fijos y móviles.—Calderas multitubulares.—Máquinas de vapor.—Motores de gas.—Turbinas hidráulicas, tipo Vevey-Chaléassière.—Instalaciones completas de minas, lavado y aglomerado de carbones.—Aparatos de elevación y transporte, molinda, hornos (para cemento y para yeso).—Armaduras.—Instalaciones completas de fundiciones y Altos hornos.—Trabajos hidráulicos.—Laminadores.—Máquinas herramientas

F. Durand, ingeniero - Apartado 176, SEVILLA

Dirección telegráfica: Chaléassière - Sevilla

Azopardo y Compañía

CADIZ

Consignaciones

:- Aduanas :-
:- Embarques :-

Compañía Trasatlántica

SERVICIOS DIRECTOS

Línea a Cuba-Méjico.

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

Línea a Puerto Rico, Cuba, Venezuela-Colombia y Pacífico.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el día 10, de Valencia el 11, de Málaga el 13 y de Cádiz el 15, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanailla, Colón, y por el Canal de Panamá para Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

Línea a Filipinas y puertos de China y Japón.

Siete expediciones al año, saliendo los buques de Coruña para Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port-Said, Suez, Colombo, Singapoore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobe y Yokohama.

Línea a la Argentina.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el día 4, de Málaga el 6 y de Cádiz el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Coincidiendo con la salida de dicho vapor, llega a Cádiz otro, que sale de Bilbao y Santander el día último de cada mes, de Coruña el día 1, de Villagarcía el 2 y de Vigo el 3, con pasaje y carga para la Argentina.

Línea a Nueva York, Cuba y Méjico.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el día 25, de Valencia el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 para Nueva York, Habana y Veracruz

Línea a Fernando Póo.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el día 15 para Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Póo.

Este servicio tiene enlace en Cádiz con otro vapor de la Compañía que admite carga y pasaje de los puertos del Norte y Noroeste de España para todos los de escala de esta línea.

AVISOS IMPORTANTES

Rebajas a familias y en pasajes de ida y vuelta.—Precios convencionales por camarotes especiales.—Los vapores tienen instalada la telegrafía sin hilos y aparatos para señales submarinas, estando dotados de los más modernos adelantos, tanto para la seguridad de los viajeros como para su confort y agrado.—Todos los vapores tienen médico y capellán.

Las comodidades y trato de que disfruta el pasaje de tercera, se mantienen a la altura tradicional de la Compañía.

Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de Comunicaciones marítimas.

SERVICIOS COMBINADOS

Esta Compañía tiene establecida una red de servicios combinados para los principales puertos, servidas por líneas regulares, que le permiten admitir pasajeros y carga para:

Liverpool y puertos del Mar Báltico y Mar del Norte.—Zanzíbar, Mozambique y Capetown.—Puertos del Asi Menor, Golfo Pérsico, India, Sumatra, Java y Cochinchina.—Australia y Nueva Zelanda.—Ilo Ilo, Cebu, Port-Arthur y Vladivostok. Nueva Orleans, Savannah, Charleston, Georgetown, Baltimore, Filadelfia, Boston, Quebec, y Montreal.—Puertos de América Central y Norte América, en el Pacífico, de Panamá a San Francisco de California, Punta Arenas, Coronel y Valparaíso por el Estrecho de Magallanes.

SERVICIOS COMERCIALES

La sección que para estos servicios tiene establecida la Compañía, se encargará del transporte y exhibición en Ultramar de los muestrarios que le sean entregados a dicho objeto y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayo, desean hacer los exportadores.

ORIA Y GALINDEZ
COMPRA Y VENTA

De alhajas.—Relojes.—Máquinas de escribir.—Fotográficas.
Pianos.—Pianolas.—Gramófonos.—Bicicletas y objetos de arte y fantasía.

Pagamos mucho por papeletas del Monte de Piedad
Clavel, 8.—MADRID.—Teléfono 19-31 M.

CORREOS PREPARACIÓN COMPLETA

Por D. Ciriaco Rojas, D. Eladio Zamora y D. Martín de León

JEFES DEL CUERPO

COLEGIO DE SAN ESTANISLAO

ÁTOCHA, 18.—MADRID

(TODA LA CASA)

Internado modelo dirigido por D. ANDRES CHICLANA

PRESBITERO Y LICENCIADO EN FILOSOFÍA Y LETRAS

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, C.º Ctd, at Asrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Seffield (River Bon 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 C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería de gue-

rra; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeal y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los astilleros de difurness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para Gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo «Scout», clase de 3.200 toneladas y 10.000 caballos, para el Gobierno peruano; «Burick», 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). Cambiado de nombre, se llama «Triumph». Por el Gobierno inglés: «Natal», cru-

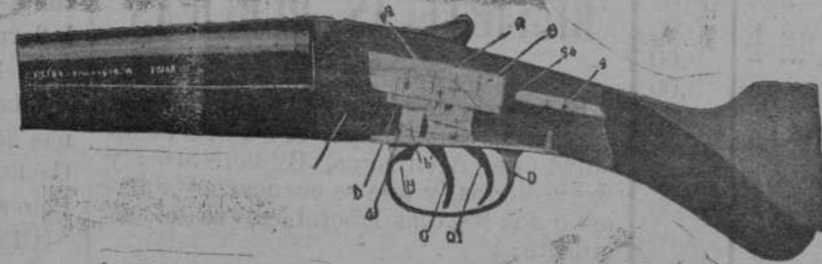
cero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.000 caballos; «Sensinel» y «Skinuscher», cruceros tipo «Scout», clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate, de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos, «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.000 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 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japón», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además, desde el año 1873 hasta la fecha se han construido 70 buques de distintas clases.

LA NUEVA ESCOPETA DE CAZA CON PIEZAS INTERCAMBIABLES

de la Manufactura Mecánica Eibarresa de

Víctor Sarasqueta - Eibar (España)

Modelo PARA TODOS garantizado



Se distingue por ser
La más sólida por su construcción
La más perfecta por su sistema
La más económica en su precio

No comprar sin conocer antes esta gran novedad de creación nacional; es iniciar un ahorro que representa su compra. Se remite catálogo gratis mencionando esta Revista

Sistema SARASQUETA patentado



“AHAMO”

La marca mas acreditada de fabricación alemana.

Transformadores,

Cascos, Reostatos,

:- Rectificadores :-

“SMITH PREMIER”
Nº 60
CAMPEON DE RESISTENCIA
GARANTIZADA 10 AÑOS
A. PERIQUET Y CIA
EXPOSICION C. DE GRACIA Nº 16 - APARTADO 444 MADRID

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 :- Magnifico internado :- Consultas y correspondencia al director don TOMÁS SERRATE, abogado y jefe de Correos.

SAN BERNARDO 1.º PRINCIPAL.

MADRID