



NEUTRALIDAD

Penosa impresión deja en el ánimo la lectura del artículo que en su número de ayer dedica el crítico militar Sr. Alas á la creación de la Junta dispuesta por reciente decreto para discutir y formular el futuro plan de escuadra, por revelarse en él, de modo claro y terminante, su resuelta hostilidad á todo lo que signifique hacer Marina, y que sus sentimientos, que no podemos dudar son hijos de sus convicciones, hemos de lamentar y lamentamos profundamente, tanto por tratarse de escribir de tal altura, cuanto por la impresión que puedan hacer en el público y la opinión sus siempre autorizados juicios.

«Ea decir, que porque no exista ningún plan de política internacional, hemos de resignarnos á seguir indefensos? Esto de «Marina adecuada á la política» tiene diferentes aspectos, y no es, ni mucho menos, condición sine qua non para tener fuerza naval. Las naciones que, por ejemplo, tienen tendencias colonizadoras, necesitan adaptar parte de su Marina á esos fines; las que poseen numerosas colonias, es indispensable que construyan los cruceros suficientes para protegerlas; quien como Francia mira en Inglaterra su enemigo más probable, proyecta su flota para esa contingencia, etc., etc.; pero nótese que todos estos países tienen á sus órdenes las miras políticas ó internacionales á más del material naval adecuado para esas particulares fines, tienen un factor común derivado de otro básico, que es conservar su neutralidad cuando las convenga, cuyo factor es en todas las naciones un núcleo de acorazados, complementado con la defensa de sus costas en todos sus aspectos, es decir: primero el espíritu de conservación atendida, y después lo que exija la política exterior.

Por esto es digno de todo aplauso la iniciativa del señor ministro de Marina al formar la Junta cuya constitución impugna el Sr. Alas, y entendemos que aquella tiene su misión perfectamente definida con formular un programa naval, que en unión de las indispensables fortificaciones terrestres, nos garantice nuestra neutralidad, y para lo que no tiene sino fijar el número de acorazados que nos es indispensable, estudiar la defensa de costas y puertos por el número de torpederos que la hayan de formar, y decidir el tipo de cada una de estas unidades que han de formar esa flota; problemas todos muy arduos, pero con evidente solución. Cruzar en cambio, de brazos con musulmán fatalismo, y porque no haya alianzas definidas quedarán á la altura de las costas marroquíes, es cosa que no comprendemos; ni comprendemos tampoco como se sueña con esas alianzas en las que no tenemos que aportar más que un litoral indefenso, unas codiciadísimas islas, pero sin valor estratégico hoy, por ser cercos de los elementos indispensables para que lo tengan y una flota mercante bastante numerosa y de cuya custodia tendrían también que encargarse nuestros aliados si, como el Sr. Alas aconseja á la opinión, se opone ésta y niega los recursos necesarios para la creación de Marina militar.

M. P.

DE LOS VAPORES RAPIDOS

de corte tonelaje y de las turbinas de vapor á bordo de los buques.

Sabido es que las Marinas mercantes de los principales Estados cuentan con un número bastante crecido de buques de gran tonelaje y velocidad; y si hemos de dar crédito, como no podemos menos, á las estadísticas del «Lloyd's Register», ascendía en 1900 á 225 el número de steamer de 16 nudos para arriba de andar, y de los cuales 207 pertenecían á la Gran Bretaña. Poca bica; al lado de esos buques existen otros no menos notables, y que, diferenciándose de los primeros por sus dimensiones mucho más reducidas, se les parecen por sus poderosas máquinas y gran velocidad.

Es caso general el que en todos los estrechos, canales ú otras separaciones de territorios por medio del mar haya un cierto número de barcos que hagan el servicio entre ambas orillas, al objeto de satisfacer necesidades imperiosas y completar las comunicaciones, acaso de líneas férreas, que llegan hasta las playas de uno y otro lado del canal ó estrecho. Este fenómeno vemos que se repite con regularidad, lo mismo en la Mancha que en el Canal de Irlanda, lo mismo entre Inglaterra, Holanda y Bélgica, que entre Suecia y los puertos rusos de la Finlandia, así en el Estrecho de Gibraltar como en el Sund y el Kattegat. Como quiera que el fin de estos servicios es completar la acción rápida de los ferrocarriles, de ahí que esta clase de vapores sean todos de gran velocidad (17 ó 18 millas por lo menos), de donde proviene su importancia bajo el punto de vista económico, en ciertos y determinados casos, y la utilidad que pueden prestar en tiempo de guerra, sirviendo de avisos á exploradores de escuadra, merced á su mucha velocidad. Detallamos un poco.

El Canal de la Mancha es el paraje que nos proporciona mejores buques de esta clase, puesto que tampoco hay en el mundo sitio más frecuentado y que sea como el emporio de comunicaciones. Así tenemos, en primer término, la línea Calais-Dover, que es la más corta (30 kilómetros), servida por vapores rápidos, que la recorren ordinariamente en una hora (1). Luego después hay también un servicio á gran velocidad entre Folkestone y Boulogne-Sur-Mer (46 kilómetros, una hora treinta minutos). Intermediarios en el Canal encontramos otras líneas de vapores rápidos entre Dieppe y Newkwan, y la «London and South Western Railway» tiene establecida una línea entre Southampton y el Havre, servida por vapores de 19 nudos de andar. La Compañía de ferrocarriles «Great Western» ha establecido, no hace muchos años, una línea rápida, que hace el servicio de las islas del English Channel. En 1897 los astilleros de Penryn-in-Furness (Inglaterra) construyeron para esta línea dos hermosos buques que fueron el «Roeduck» y el «Reinder», ambos enteramente iguales. Tienen de eslora 85'4 metros, 10'46 de manga y 4'877 de puntal, con un desplazamiento de 1.750 toneladas. Son de doble hélice y tienen, por tanto, doble máquina propulsora, con lo que se reduce al mínimo el riesgo en caso de avería. El tamaño de los hélices es de solos 2'970 metros, lo cual es compensa con el mayor número de revoluciones, pues las máquinas trabajan á la velocidad de 323 metros de curso por minuto y 163 revoluciones, con lo cual las palas de las hélices recorren por minuto 1524 metros. La velocidad máxima del «Roeduck» y del «Reinder» es de 20'25 nudos. Pueden llevar cada uno 600 pasajeros y hacen la travesía de Weymouth á Guernsey en poco más de cuatro horas.

En el Canal de Irlanda encontramos un tipo digno de mención en los vapores «Duke of Lancaster» y «Duke of Cornwall», construido éste con posterioridad al primero (1897). El «Duke of Lancaster» desplaza 1.100 toneladas, y tiene dos juegos de máquinas, cada una de las cuales mueve un hélice y desarrollan juntas 5500 caballos. Cada juego es de triple expansión, con cilindros de 609, 914 y 1397 milímetros de diámetro y 338 metros de curso. El vapor lo suministran dos cilindros de doble efecto con 8419 pies cuadrados de superficie de calefacción, 276 pies de superficie de parrillas y presión de 11'67 kilogramos por centímetro cuadrado. En servicio la velocidad es de 19 nudos.

Después continúa el debate sobre la enmienda del Sr. Redmond. Oámara de los Comunes. Después de breve debate se desecha la enmienda del Sr. John Redmond por 237 votos contra 134.

El «Isle de Panay». Barcelona 24. Recibido el 25. Procedente de Port-Said ha llegado á este puerto el vapor correo de la Compañía «Transatlántica» «Isle de Panay».

Nuevos proyectiles. París 24. Un periódico italiano da cuenta de los experimentos hechos en Magliano con unos nuevos proyectiles del tipo «Johnson». Sus resultados

han sido sorprendentes, habiendo atravesado de parte á parte planchas de blindaje que otros proyectiles apenas rozaban. De generalizarse á los nuevos proyectiles, habría que cambiar por completo el sistema actual de blindaje.

La cuestión de «Le Figaro». París 25. Los accionistas del periódico «Le Figaro» se reunieron anoche en asamblea general para nombrar el nuevo director gerente del mismo. Fué elegido para este cargo por 655 votos contra 127 el Sr. Calmette, antiguo secretario de la redacción de dicho diario.

No hubo atentado. Atenas 25. Está desprovisto de todo fundamento el rumor propagado por algunos periódicos de haber sido objeto de un atentado el Rey de Grecia.

Cuento ANTONCHU (A MI QUERIDA MADRE)

Tantas lágrimas bebéis mar de Cantabria, que parecen sus olas... jolas de lágrimas! TRUEBA.

La familia de Antón, era bien conocida en B... Cuando fué patrón de la trainera «Pilar», sus trabajos marineros unas veces y su valor y sangre fría otras, habían salvado á sus compañeros de muchos y graves peligros.

Hallábase un día Antón, dedicado á su cotidiana faena, cuando por efecto de un golpe de mar tuvo la desgracia de caer sobre los bancos de la trainera, causando una herida en la cabeza y recibiendo un fuerte golpe en el pecho. La herida se curó pronto, pero no sucedió así con el golpe, pues á este siguió una grave enfermedad que puso en peligro su vida y le dejó imposibilitado para volver á salir al mar.

Desde el día que Antón tuvo que dejar al trabajo, su familia se mantenía gracias á Antónchu, que era el hijo mayor del desgraciado mariner.

Antónchu tendría unos diez y ocho años. Era un fuerte mocetón, alto y de rostro moreno, tostado por el sol. En cuanto cayó enfermo su padre, él se encargó de gobernar la «Pilar».

Daba gusto ver salir del puerto to las las mañanas aquella trainera gobernada por un muchacho, y que, movida por doce remos que manejaban otros tantos jóvenes de diez y ocho á veinte años, se internaba en el mar, para arrebatarle de su seno la pesca, que habría de proporcionarlos el pan de cada día.

Con el producto de la pesca mantenía Antónchu á su familia, y sufriendo de vez en cuando algunas privaciones podía atender á la enfermedad de su padre.

Todas las cosas, se puede decir, iban regularmente bien, hasta que le llegó al joven la edad de servir á la patria. La suerte fué para él ingrata, pues le tocó un número bajo y cayó soldado.

El desconsuelo de sus padres no pudo ser mayor; el hijo que era su único sostén habría de abandonarles en breve, dejándoles sin un pedazo de pan que llevarse á la boca. Antón, quiz, á pesar de su enfermedad, dedicóse otra vez á gobernar la «Pilar», pero los médicos se lo prohibieron. Los días transcurrían y cada vez se acercaba más y más el de la marcha de Antónchu; hubo un momento en que Antón y su esposa pensaron hablar al señor Juan, un caballero muy rico que pasaba los veranos en B..., más, su carácter poco decidido á pedir favores, no les permitió decidirse. También los pescadores sentían la desgracia de la familia de Antón, pero pobres como eran, no podían hacer nada para redimir del servicio militar á Antónchu.

II

Un domingo, habían ya regresado al puerto las lanchas pescadoras y todos los marineros sentados á orillas del mar, comentaban la desgracia de Antónchu, quien con lágrimas en los ojos refería á sus compañeros la situación en que se encontraba su familia...

El mar, que aquél día se había mostrado tan pacífico, comenzó á agitarse, y el cielo fué tomando carácter de tormenta...

Al poco rato el huracán azotaba fuertemente las olas contra las rocas del puerto. Todo había cambiado. Momentos después de comenzar la borrasca, apareció á lo lejos, en el fondo de la bahía, un bote, que avanzaba sin gobierno y á merced del huracán. A juzgar por su vertiginosa marcha y siguiendo la dirección que en aquel momento llevaba, podía verse que no transcurriría mucho tiempo, antes que se estrellase contra las rocas...

De pronto, uno de los marineros congregados en el muelle, dió la señal de alarma, pues le había parecido ver náufragos en la embarcación abandonada. El marino que había dado la voz era Antónchu, y pocos instantes más tarde salió del puerto, ligera como una exhalación, la trainera «Pilar», que acudía en auxilio de los desgraciados náufragos.

Por todo el pueblo corrió enseguida la noticia, y todo el muelle se llenó de gente que presenciaba aterrada los temerarios trabajos que aquellos valerosos hijos del mar, patronados por Antónchu, hacían para poder abordar al bote náufrago y salvar á los que en él se hallaban. La escena no podía ser más imponente: en una parte, las mujeres y los niños, de rodillas, oraban, pidiendo al Cielo clemencia para los náufragos y favor para sus salvadores; al otro lado, los hombres animaba con sus voces á los valientes tripulantes de la trainera; y, en el fondo, se veía luchar á éstos con las olas, haciendo inauditos esfuerzos para llegar hasta la embarcación abandonada.

La tempestad, en vez de amainar, tendía á recrudecer, y los trabajos de los pobres pescadores se empezaba á tener resultados estériles. Cuando avanzaba un poco, alguna ola, pegada á un bandazo á la trainera, la separaba aún más [que antes] de los náufragos; mientras que el bote seguía avanzando hacia las rocas, haciendo temer de un momento á otro una catástrofe.

En esto, apareció en el puerto D. Juan, pálido, con el traje en desorden y los ojos

como queriendo saltársele de sus órbitas. —Favor para mi familia—gritaba con voz ronca y como un loco—hijos míos... Carmen... Pepe...

Las oraciones elevadas á Dios con tanto fervor por aquellas piadosas mujeres, las lágrimas de las infelices criaturas y los desgarradores gritos salidos del alma de aquel padre que veía en inminente peligro de muerte á sus hijos, hicieron, sin duda, que Dios permitiese cesar, sólo por un instante, la tempestad.

Ese bastó para que los tripulantes de la «Pilar», haciendo un supremo esfuerzo, consiguieran abordar al bote náufrago.

Un grito de entusiasmo resonó en todo el puerto; hombres y mujeres aplaudían y aclamaban á los valientes pescadores. Un momento después, la «Pilar» tocaba tierra, conduciendo á los náufragos, mientras el huracán levantaba en el mar olas como montañas, que chocaban furiosas contra las rocas del puerto...

La escena que se desarrolló al desembarcar salvadores y náufragos, no es para describir. Las aclamaciones á los bravos hijos del mar, no cesaban de oírse; y mientras algunos atendían convenientemente á los náufragos, otros abrazaban entusiasmados á los salvadores.

La desesperación que se había apoderado de don Juan, al creer perdidos á sus hijos, cambió por completo en una alegría grandísima, en cuanto pudo abrazarlos.

III

Al día siguiente de estos sucesos, Antónchu recibió una esquela de don Juan, en la que le decía se pasase por su casa.

Cuando el joven patrón de la «Pilar» entró en la habitación donde don Juan le esperaba, éste le abrazó con entusiasmo, y después de entregarle una considerable suma de dinero para que se repartiese entre sus compañeros, le invitó á pedir para él lo que más quisiera, pues estaba dispuesto á concederle cualquiera cosa, por mucho que hubiera de costarle.

Antónchu se acordó entonces de sus padres, pensó que lo único que le faltaba era el dinero necesario para redimirse del servicio militar, y medio llorando, refirió á D. Juan su situación, rogándole le ayudase...

A los pocos momentos, Antónchu corría, más bien volaba hacia su casa. Bien á las claras se podía reconocer en su semblante que alguna muy buena noticia había recibido.

Entró en su casa, y sin perder tiempo y lleno de alegría dijo á sus padres que ya no iba soldado, pues el Sr. Juan le pagaba la redención del servicio. Ya no tenían por qué apurarse, puesto que él mismo, con su trabajo, había de ganar el pan para toda su familia.

Los pobres viejos cayeron de rodillas, y después de dar gracias á Dios por este favor, rogaron por el señor Juan.

La alegría de los padres y ancianos pescadores no tuvo límites; y cuando corrió la noticia por el pueblo, todo él derramó bendiciones sobre el caritativo señor.

Llegó el nuevo día, y como el temporal había amainado algún tanto, salieron á sus faenas todas las lanchas pescadoras. Precisamente á la misma hora del día anterior, el tiempo cambió y la borrasca reanudó con la misma fuerza.

A los pocos momentos las lanchas comenzaban á llegar de arribada al puerto, siendo recibidas por las familias de los pescadores, que ya les aguardaban impacientes.

Al cabo de una hora todas las lanchas habían llegado menos la «Pilar». El temporal, que recrudecía por momentos, y la noche, que se iba cerrando, daban un aspecto terrible al mar. Transcurrieron más horas y la «Pilar» no había llegado. Cerró la noche, y toda la gente se retiró del puerto presagiendo una desgracia. Sólo junto al muelle que sirve de refugio á las lanchas se podía ver á la luz de los relámpagos una mujer que, sentada en una piedra y llorando, aguarda impaciente la llegada de la lancha que patrocinaba su Antónchu. ¡Inútil esperar!

Al día siguiente y como aún no pareciera la «Pilar», se telegrafió á todos los puertos, pero en ninguna parte dieron razón de ella.

Han transcurrido algunos años, y sin embargo, todas las noches una mujer, ya encorvada por los años, abandona su casa y se dirige al puerto. Allí se postra de rodillas, y á la vez que eleva una plegaria al Todopoderoso, parece que recrimina al mar porque no le devuelve al hijo de sus entrañas.

Agustín de Orde.

TEATRO DE LARA

El caballo de basto. Con este título se estrenó anoche en la elegante «bonbonniere» de la Corredora de San Pablo un lindísimo juguete, original del aplaudido autor cómico D. Rafael Coello.

La obra, aunque de corte sencillo, está escrita en estilo correcto y brillante versificación, abundando en ella situaciones cómicas é ingeniosos chistes que entretuvieron grandemente al público, haciéndolo reír constantemente.

El desenlace de la fábula está admirablemente hecho y toda su estructura muy bien combinada.

El señor Coello, cuyo único objeto al escribir esta obra no debió ser otro que distraer y solazar á la concurrencia, lo ha conseguido con creces, siendo premiado con muchos y espontáneos aplausos.

La ejecución fué esmeradísima por parte de todos los actores, distinguiéndose especialmente la señorita Suárez y los Sres. Roma y Montenegro, que bordaron sus papeles de un modo magistral.

El autor de «El caballo de basto» fué llamado repetidas veces al palco escénico. José M. Novo.

La mujer martirizada. Desgraciadamente se han confirmado los malos tratos sufridos por esta infortunada mujer durante nueve años. Hace precisamente esa fecha que el abogado de este Colegio Sr. Paredes recibió un exhorto de Mercurio denunciando la madre de ésta los malos tratos de José Antonio González para con su esposa.

El Sr. Paredes designó á los médicos forenses Sres. Samaniego y Simanca para que reconocieran á dicha señora, descubriéndole una herida

en el brazo derecho, pero ésta negó entonces que su marido la martirizase.

Varios vecinos de la casa han declarado que la infeliz Antonia Romero vivía sustraída, sin haberse visto nunca salir á la calle, pero como quiera que no observaban nada de anormal, no supusieron ser tratada de un delito de tanta gravedad; lo cual indica que la Antonia sufría en silencio los malos tratos de su marido.

El juez, Sr. Valle, que se hizo cargo de la causa comenzó la ampliación de las diligencias prácticas ayer por el de guardias, tomando declaración al detenido dictando contra éste auto de prisión.

Al salir del despacho del juez la mujer martirizada en compañía de su hija, niña de ocho años, decía ésta muy alegre: —Mamá, ¿vamos á ver la calle? Se dice que la infeliz criatura no había salido de su casa más que dos veces.

EXPLOSION A BORDO

Pérdida del cañonero «Condor»

Después de haber entrado en máquina nuestro número de anoche, recibimos interesantes telegramas de nuestro corresponsal en Vigo, en los que nos comunicaba la dolorosa catástrofe ocurrida al medio día de ayer á bordo del cañonero «Condor» que, como es sabido, prestaba el servicio de vigilancia de la pesca en aquella ría.

La catástrofe se produjo por explosión de la caldera del barco, ignorándose todavía de una manera definitiva las causas que la motivaron, si bien se atribuyen al mal estado de las calderas. Estas procedían del torpedero «Ejército».

Los desperfectos sufridos por el «Condor» son tan considerables que el buque se considera totalmente perdido. Al ocurrir la explosión, volaron los palos, la chimenea y todo cuanto había sobre la cubierta, quedando el buque en tal mal estado que no obstante la rapidez con que acudieron á darle remolque varios vapores de pesca, se fué á pique antes de llegar al varadero.

El cañonero perdido fué construido en Barcelona por la Sociedad «Arsenal civil»; era de muy reducidas dimensiones, pero en sus 71 toneladas de desplazamiento, pero en su moderna clase había prestado muy buenos servicios en el litoral, sin que nunca se registrara en él un accidente desgraciado.

La desgracia ocurrida ahora sólo puede tener explicación por haberse metido en él unas calderas ya deterioradas y no adecuadas á sus condiciones.

Muertos y heridos. A consecuencia de la explosión han ocurrido muchas y muy dolorosas desgracias personales. Han resultado muertos el primer maquinista D. Genaro Lobo, el segundo José Vila y un fogonero cuyo nombre todavía ignoramos.

Támesse que el número de muertos sea mayor, pues no se tiene noticia de algunos de los individuos que formaban la dotación.

Entre los heridos figura el comandante del buque D. Tomás Calvar, distinguido oficial que merece el mejor concepto á todos sus compañeros; el contramaestre José Elvira y el cabo de cañón Francisco Peña Noguera, todos ellos leves.

Los heridos graves son los siguientes: José López González, natural de Puentevedue, con quemaduras en las piernas; Manuel Canero Blanco, natural de Noya, con quemaduras en la cara; Andrés López Rodríguez, de Redondela, con quemaduras y congestión pulmonal; Juan García, de Murcia, con quemaduras en la cara y fractura del pie derecho; y Antonio García de Dios, de la isla de Arosa, con quemaduras en la cara, manos y piernas.

Los muertos y heridos fueron conducidos en camillas al Hospital.

El sumario. Se ha encargado de instruir las diligencias sumariales el segundo comandante conde de Villar de Fuentes.

Telegramas oficiales. Almería 24.

El comandante de Marina de Vigo al ministro: Con sentimiento notificado á V. E. que á las doce y treinta de hoy, hallándose el cañonero «Condor» vigilando pesca altura cabo mar, explotó caldera, ocasionando dos maquinistas muertos, cuatro tripulantes heridos más ó menos graves y desaparecidos hasta ahora el resto.

Comandante herido, «Condor» remolcado por vapores pesca, con grandes averías, fué varado. Tan pronto de navío de primera Quirón instruye sumario. Telegramas pormenores que ocurren. Almería 24.

Comandante de Marina al ministro: Maquinista José Vila Zayolo y Jenaro Lobo son los fallecidos. Hállase estado agónico marinero carpintero Antonio García Dios. Heridos: comandante Calvar, contramaestre José Oñez, y marineros Manuel Barreiro, José Elvira, José María López, Andrés López, José García, Juan García y artillero Francisco Pérez Norega.

Se han presentado ileso mariner de Leandro José Lorenzo, Francisco García, Luis Díez Bacta y Manuel José Letras; resto desaparecido. Calvar hállase á bordo del «Tamarit» en cámara comandante y los heridos en el Hospital militar cuidadosamente atendidos.

Mañana á las tres de la tarde se verificará el sepelio de los fallecidos. Autoridades y personas de mayor significación presentáronse en la Comandancia, expresando su sentimiento.

El capitán general del Ferrol ha telegrafado también al ministro dando cuenta de la catástrofe en la misma forma que lo hace el comandante de Marina de Vigo.

Á última hora de la tarde se han recibido noticias dando cuenta de haberse verificado el entierro de las víctimas de la explosión, cuyo acto ha sido una imponente manifestación de duelo en la que han tomado parte todas las autoridades y el vecindario de Vigo.

Habiendo mostrado S. M. la Reina deseos de conocer todos los pormenores de la explosión ocurrida en el cañonero «Condor», el ministro de Marina envió esta mañana copia de los anteriores despachos oficiales. S. M. se mostró muy conmovida al conocer el número de desgracias personales que han ocurrido, y pidió que se la comunicaran todas las noticias que vayan recibiendo acerca de la catástrofe.

NOTICIAS

Ayer mañana ha contraído matrimonio la bella señorita Francisca Romero y Zalusta, hija del Sr. Romero Robledo, con el joven D. Mariano Ordoñez, hijo del hombre político del mismo apellido.

En la calle de Claudio Coello detrás del Hospital del Niño Jesús, trató ayer de suicidarse, disparándose un tiro de revólver en el vientre un sujeto llamado Manuel García de treinta y cinco años de edad.

El Sr. Dávila, repuesto ya de su indisposición, asistió ayer al Senado.

Telegrafían de Londres que una violenta tem-



COMPANIA MARITIMA RODAS BILBAO

Esta Compañia dispone de los siguientes buques: El Salto... 4.000 toneladas de carga...

Compañia Maritima UNION Armadora de los buques siguientes: Neptuno... 5.900 toneladas de carga...

Compañia de remolcadores bilbaínos Vapores remolcadores de doble máquina llamados Socorro... De ruedas España... Doble hélice Sansón...

El «Rodas» posee una bomba de salvamentos con potencia para schicar 800 toneladas por hora.

Excmo. Sr. D. Francisco Martínez Rodas.--BILBAO El Sr. Martínez Rodas preside también la Sociedad Marítima Cantabria...

CHIMBO, CHINDOR Y CHIO que hacen el tráfico entre Bilbao, Bayona y Asturias

Igualmente preside la Compañia Anónima Marítima La Actividad, armadora de los vapores siguientes

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos Intermedios.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella. Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla. Servicio quincenal con Bayona y Burdeos.

Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyos, consignatario.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres, 32, Victoria Street, S. W. Representación en España: Montalbán, 3, Madrid.

Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.

Fábricas que posee esta Compañia. Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).

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 Ld.-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 Kent para proyectiles Poligonos de Eskmeals y Eynston.

SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA FABRICA DE POLVORAS

PÓLVORAS SIN HUMO Domicilio social: Uria, 40, OVIEDO REPRESENTANTE GENERAL JOAQUÍN DE ARIZA Encarnación, 14, MADRID

2, ESTUDIOS, 2 ELEUTERIO MARTÍNEZ

CASA FUNDADA EN 1875

POR DON DEMETRIO PALAZUELO

Especialidad en telas de Tapicería y Cortinaje

ALMACÉN DE TEJIDOS

Gran surtido en telas blancas, camisería, géneros de punto y telas de colchones.

MANTONES Y MANTAS DE TODAS CLASES

INHALADOR «SOMMA»

Es desconsoladora la estadística que en los grandes centros de población ofrecen las enfermedades pulmonares. El género de vida, el aire viciado y la falta de higiene concurren a estos funestos resultados.

De venta en las principales farmacias. DEPOSITO: Su autor, y F. Gayoso, Arenal, 2; Rodríguez, Mayor, 23 y en nuestro

Consultorio Médico-Quirúrgico Internacional ARENAL 1.- MADRID

Corsés Regúlez

LOS DE MEJOR FORMA Y MAS BARATOS Se hacen a la medida á precios convencionales 9, BORDADORES, 9

ANTICATARRAL HOMEOPATICO CENARRO

Sencillo y eficaz remedio contra el constipado y la tos pertinaz. Enérgico antidoto de los enfriamientos, que evita la pulmonía, anginas, erisipelas, manifestaciones reumáticas, etc. Gránulos especiales de seguro efecto. Tubo, 2 pesetas.

Abada, 4, Farmacia.

Hasta las cinco de la tarde se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.

LA CONSTRUCTORA NAVAL ESPAÑOLA

COMPANIA ANONIMA Capital: 10.000.000 de pesetas.

Domicilio social: Madrid, Zorrillo, 13, 1.º Astillero y talleres en Cádiz

Construcción, carena y reparación de buques de todas clases para las Marinas de guerra y mercante. Talleres de fundición, maquinaria, forja y carpintería mecánica.

Garantía técnica: Mrs. Vickers, Sons and Maxim Limited.

Construcciones navales realizadas por el astillero y talleres de Cádiz.

Table with 2 columns: Buque de combate de 1.ª clase «Emperador Carlos V...», Aviso torpedero «Filipinas...», Seis cañoneros tipo «Almendares...»

Dirección postal: Apartado núm. 254. Madrid Teléfono núm. 1.367.--Astillero-Cádiz.

Dirección telegráfica: Naval-Madrid. Naval-Cádiz.

EMPRESAS DE VAPORES

DE Olaverria-Lozano y Mellón González y C.ª, Gijón

Servicio semanal fijo entre Bilbao y Barcelona, con escalas en los principales puertos del litoral, por los siguientes buques:

Table with 2 columns: Anselmo... 900, Antonio Velázquez... 1.700, Barambio... 900, Carmen... 1.300, Olfuentes... 900, Duro... 1.100, Felisa... 1.100, Florencio Redri... 1.500

ELECTR. CIUDAD, FONOGRAFOS Y ZONOFONOS



Material para instalaciones de luz eléctrica y y lámparas.--Motores eléctricos y Ventiladores Edison.--Gran máquina de escribir la OLIVER, escritura á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.--El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.--El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.--Fonógrafos Edison y disfragmas Bottini.--Gramófonos y Zonófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á UREÑA SE HACEN INSTALACIONES Barquillo, 14, y Saucedo, 1.--MADRID

SERVICIOS DE LA

COMPANIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.--Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 4 Enero, 1.º Febrero, 1.º y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MEJICO.--Servicio del Norte: Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 16 de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga para Puerto Plata con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.--Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabana, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos.

Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

LINEA DE BUENOS AIRES.--Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE OANARIAS.--Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19, de Málaga el 20 y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Oassablan, Mazagán, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO.--Servicio bimensual, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escalas en Oassablan, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

LINEA DE TÁNGER.--Salidas de Cádiz: Lunas, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones mas favorables, y pasajeros, á quienes la Compañia da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

EL ESCUDO DE BARCELONA

GRAN BAZAR DE ROPAS HECHAS Casa fundada en 1880 21 y 23, Preclados, 21 y 23. TEMPORADA DE INVIERNO

Completo surtido para caballero y niño á precios baratísimos y fijos. Tenemos un depósito de los gabanes rusos y chaquetones de la mejor fábrica de Palma de Mallorca. 21 y 23, Preclados, 21 y 23.

LA POLAR

Sociedad anónima de Seguros establecida en Bilbao. CAPITAL SOCIAL 100.000.000 DE PESETAS

DEPÓSITO DE GARANTIA 50.000.000 de pesetas. Seguros marítimos de todas clases contra incendios, de transportes, sobre accidentes del trabajo y sobre la vida.

ADMINISTRADOR DEPOSITARIO EL BANCO DE BILBAO

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

Oficinas: calle de la Libertad, 10, primero derecha.--Apartado núm. 25.--Madrid.

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Table with 2 columns: Madrid, un mes... 1 pesetas, Provincias, trimestre... 5, Paisés de la Unión Postal, un año... 60, Asia y América... 70

ANUNCIOS

Table with 2 columns: Cuarta plana... 0,20 pesetas/linea, Reclamos... 0,75, Noticias... 1,25

NUMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS. -- IDEM ATRASADO, 25 CENTIMOS