

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

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

Madrid, Lunes 19 de Febrero de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.771

UN DEBATE EN EL CONGRESO

Nuestra neutralidad

Bien hizo el jefe del Gobierno en aceptar la discusión provocada por una proposición incidental del Sr. Rodés, que, con el pretexto de examinar nuestra política africana, tendía a que fuese tratada públicamente la actuación de España en el conflicto europeo.

Aparte del triunfo indiscutible que obtuvo el conde de Romanones al conseguir que todas las minorías de la Cámara aprobasen su proceder, se puso de manifiesto que el país entero siente la necesidad de que la salvadora conducta del Gabinete liberal se mantenga a toda costa y sin el menor desmayo.

La intervención desgraciadísima del señor Lerroux y los equilibrios de D. Melquiades Álvarez no prueban otra cosa sino que ambos se han comprometido demasiado para que puedan recoger velas tan de pronto; pero si cualquiera de los dos asumiese la responsabilidad del Poder, no aceptaría el riesgo de practicar lo que aparenta sentir para no contradecirse.

Les hacemos la justicia de no considerarlos a la altura de Venizelos, que ha sido partidario de Inglaterra antes que ciudadano de Grecia.

La facilidad con que el debate fué encauzado, según las indicaciones del presidente del Consejo, constituye una demostración palmaria de nuestro aserto, y debe causarnos una sincera alegría.

Nuestros habituales lectores habrán podido apercibirse alguna vez de que somos creyentes fervorosos de la diosa Fortuna, cuyos dictados son decisivos en el término de cualquier asunto.

En esta ocasión solemne, los españoles vamos teniendo suerte; no de otro modo puede calificarse el ir escapando de la quema que rodea nuestra casa por tierra y por mar.

Pero hay que tener presente que esa deidad mitológica, tan invocada por los hombres, no hace caso a los indolentes y a los imprevisores. Si alguna excepción puede citarse, no haría más que confirmar la regla.

En el éxito que nuestra política va consiguiendo, y que hay motivos para esperar que será definitivo, entra por mucho el que todos y cada uno han puesto de su parte lo necesario para ello.

La generosa actuación del Rey, que nos granjea las simpatías universales; la firmeza de los Sres. Dato y conde de Romanones, en cuantos asuntos grandes y pequeños se han puesto sobre el tapete, y la cordura casi unánime de la opinión pública, han sido factores que contribuyeron a definir una postura y meter en un rincón a los imprudentes que soñaron con hacernos bailar al son de una música peligrosa.

Bendígamos, pues, a la Providencia; pero continuemos haciéndonos dignos de sus favores, ya que es natural que no falte mucho para terminar este período de prueba por que está pasando la generación del siglo xx.

Lo más que pueden desear los seres humanos es que su tranquilidad dependa de sus propios actos, porque a éstos cabe guiarlos con arreglo a las conveniencias. En cambio, cuando hay que plegarse a lo que hacen los demás, entonces puede uno verse arrollado por los acontecimientos.

Hasta ahora todo se apoya en lo que hemos hecho, hacemos y podemos hacer. La cosa resulta fácil, en cierto modo.

Es preciso también prepararse por si un desvío de otro vehículo puede hacer inútil la pericia de quien guía el nuestro.

Y esos pasos en falso nada tendrá de extraño que fuesen secuela inevitable de los últimos choques sangrientos, tras los cuales vendrá un período de confusión, cuya magnitud se presente; pero que no puede precisarse de un modo exacto, ni mucho menos marcarle rumbo determinados.

La Junta de Subsistencias

En la última reunión celebrada por la Junta Central de Subsistencias, el Sr. García Cortés presentó una propuesta de incautación de la flota mercante española, con el objeto de reducir el precio del transporte, distribuir el tráfico convenientemente entre los ferrocarriles españoles y el cabotaje y estudiar la manera, previo acuerdo con los Gobiernos respecti-

vos, de intensificar la exportación a Francia y por tránsito a Italia.

El Sr. Paraíso dijo que estudiará la proposición del Comité, y así se acuerda.

Se da cuenta de una solicitud de dos fábricas de electricidad de Alicante, que piden antracita al precio de tasa, en cantidad de 16 toneladas al mes. El Sr. Lazcano hizo algunas observaciones y llamó la atención sobre el problema del carbón, que no es de precio, sino de escasez, por la falta de importación.

El Sr. Paraíso dió lectura a una importante circular, dirigida a las Juntas provinciales, relativa a la circulación de substancias alimenticias, que no puede prohibirse si no están incautadas.

Se dió lectura de una proposición del Comité proponiendo se autorice la incautación de 4.500 toneladas de trigo en la provincia de Madrid, con destino al abastecimiento de la capital.

Formularon algunas observaciones los señores García Cortés, Marín, marqués de la Frontera y Gabilán.

El Sr. Paraíso dió amplias explicaciones sobre todos los extremos, haciendo notar las dificultades de hacer una estadística completa de las harinas y trigos que entran y salen en Madrid, porque la carretera tiene en estos transportes gran importancia; dice que en la ponencia se atiende a algunos extremos de sus proposiciones; y sin más discusión, se aprueba la ponencia por unanimidad.

LA VENTA DE BARCOS

Manifestaciones de los navieros

Bilbao, 18.—Se ha divagado tanto con motivo de la intervención de la Asociación de Navieros de Bilbao por el conflicto creado a la navegación por las últimas disposiciones referentes a la guerra marítima, especialmente en lo que se relaciona con los procedimientos dirigidos contra los barcos neutrales, que la opinión pública se encuentra extraviada en lo que respecta a la actitud de esta Asociación y al objeto de las conferencias celebradas por sus representantes con el Gobierno, lo que la obliga a publicar esta nota a fin de que la verdad de los hechos quede en su lugar.

Comprendiendo desde el primer momento esta Asociación la gravedad de la situación que inevitablemente habría de crearse con el anuncio del recrudecimiento de la campaña submarina, y previniendo la inminencia del peligro que amenazaba a la industria siderúrgica y a la minería, de verse precisadas a suspender sus trabajos y sus labores, acoró, manteniéndose en su invariable criterio de atender preferentemente a la defensa de los intereses del país, ofrecer su apoyo incondicional para resolver el conflicto.

Como primera medida, propuso su representante en el Comité de Organismos Económicos de Vizcaya se nombrara una delegación de todos los intereses amenazados, para que estudie y proponga los medios de hacer frente a las circunstancias.

Además, telegrafió al Gobierno poniendo a su disposición, sin regateos de ningún género, los elementos de que dispone para el mantenimiento de las importaciones y exportaciones, y más tarde, al enterarse de que una entidad extranjera abrigaba el proyecto de adquirir una flota y de que la idea había sido en principio acogida favorablemente por el Gobierno con ciertas condiciones que asegurasen la exportación de minerales, frutas, etc., y la importación de carbones, se creyó en el caso de expresar a ésta su ofrecimiento de cooperar a la realización de dicha idea, por considerarla la más adecuada para resolver en lo posible las dificultades presentes, y, al efecto, designó una Comisión que se trasladara a Madrid a reiterar tales propósitos.

Con este motivo se discutieron dentro de la Asociación las ventajas y los inconvenientes de la venta de los buques, y prevaleció la opinión de que los navieros, si miraban solamente a sus intereses particulares, no les convenía la operación, pero que parecía ésta la única solución práctica para alejar los peligros que se cernían sobre la industria siderúrgica y la minería a que antes nos hemos referido; es decir, que el interés particular de los navieros les impedía, salvando alguna excepción, si es que la hay, a no desprenderse de sus barcos.

Así tuvo el honor de hacerlo presente al Gobierno, y muy especialmente al señor ministro de Fomento, la Comisión que recientemente ha estado en Madrid, la que en apoyo de su afirmación, adujo el hecho bien elocuente de que a pesar de haberse recomendado con encarecimiento a los asociados la conveniencia de poner en manos de dicha Comisión una buena proporción de tonelaje para la venta, sólo ha podido ofrecer al Gobierno unas 81.000 toneladas, no obstante contarse entre los socios con más de 400.000.

De suerte que la Comisión no ha recurrido a Madrid para formular peticiones como insistentemente viene diciendo la Prensa, sino a ofrecer noblemente al Gobierno su leal concurso para la mejor resolución del gravísimo problema de las exportaciones de minerales, frutas, etc., y de las importaciones de carbón y otras primeras materias necesarias para la industria.

Conste así.

Partida de ajedrez internacional

El mundo entero está pendiente del *match* de ajedrez que están jugando en los mares el gigantesco Imperio alemán y la Gran Bretaña. ¿Quién ganará la partida? Eso dependerá tal vez del método.

Ambos contendientes ponen toda su atención y energía para lograr el triunfo, cuyas vicisitudes se han mostrado unas veces propicias en un sentido y otras en otro, según el respectivo método se practica.

Al principio, todas las probabilidades estaban del lado teutón; ahora parece casi inevitable que sean los ingleses los que den el mate.

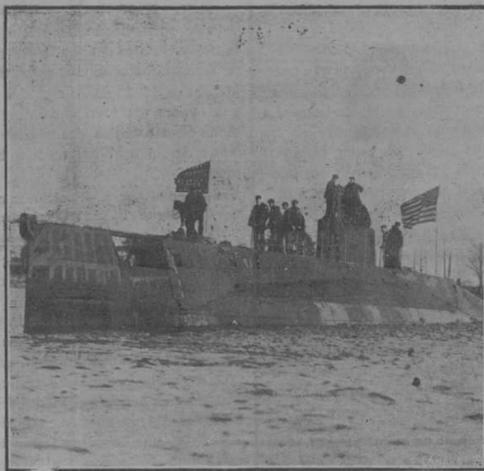
Es el del ajedrez un juego en que se ponen a contribución todas las aptitudes reflexivas de los jugadores, cuyos métodos son fruto de maduro cálculo; pero éste no es suficiente para ganar la partida si la suerte no se inclina de uno de los dos bandos, que es el victorioso, naturalmente.

vehemente indicio de que los germanos no pueden dar el mate.

Quizás aspiren a que el *match* quede en tablas; pero la destreza de los jugadores, su crédito mundial, su fama de expertos, no puede consentir que se defraude la ilusión de los espectadores; y la partida terminará por el vencimiento de uno de ellos.

Poco habrá de vivir quien no vea ese final. Ahora es cuando la sangre fría, el estoicismo, se cotiza mejor y permite esperar mejores resultados; pero también por este lado los teutones están en peor situación, porque mientras el adversario está sereno, y lo demuestra no saliendo un punto de la más estricta corrección en la esfera del derecho marítimo y de gentes, los alemanes se diría que están inquietos, nerviosos, no son dueños de sí mismos, y si la frase no resultase de mal gusto, hasta cabría decir que no hacen sino tonterías.

Esta partida de ajedrez internacional cuando termine habrá resuelto muchos puntos que antes estaban en interpretación caprichosa, y para lo sucesivo no valdrán argucias ni desplantes. Las reglas del juego habrá que respetarlas escrupulosamente, y el que se aventure por caminos tortuosos y sabe que las trampas no han de prevalecer, y en definitiva el que pretenda volar ha de proveerse previamente de alas, a menos que aspire sencillamente a volar por el campo o la atmósfera de la fantasía, que después de todo es un entretenimiento inocente que solamente puede perjudicar al que lo adopte con ciertas pretensiones de seriedad.



Estados Unidos: El submarino «L. 1» que está considerado como el de mayor tonelaje del mundo.

Si diera resultado la campaña submarina tan intensificada por los alemanes, la partida pudiera ser ganada por éstos; iras todo hace creer que los británicos les van a estropear la combinación, «comiéndose» esa pieza del tablero, es decir, destruyendo los submarinos, que, según lo que por ahí se dice, desaparecerán por la acción inglesa en cuestión de dos o tres semanas.

Pasando por alto incidencias y probabilidad de la campaña territorial, de momento las piezas principales del tablero marítimo están en situación difícil, y según jueguen los blancos, esto es, los británicos, o jueguen los negros, es decir, los germanos, la sorpresa para un final desastroso puede estar más o menos próxima.

El juego británico es difícil de dominar por la sorpresa, pues la acción de los submarinos en que reside, al parecer, toda la esperanza actual de la jugada germánica, está prevenida por un gambito magistral, de que ya han hecho alguna indicación los radiogramas al referirse a las insinuaciones hechas por lord Lytton en la Cámara de los Lores en nombre del Almirantazgo; porque eso de asegurar de una manera tan solemne que Inglaterra ha puesto en práctica medios de acción exclusivamente conocidos por dicho Almirantazgo, merced a los cuales quedan protegidos los mares y libres las rutas marítimas para el comercio mundial «sin peligro alguno todos los Océanos», o quiere decir que el bloque submarino establecido por Alemania es un simple trompetazo, sin mayor trascendencia que la de producir ruido de alarma, o no significa nada.

Algo parece que ha impresionado en los centros germánicos esa manifestación, subrayada intensamente por el almirante Jellicoe, el jefe de la escuadra británica en el combate de Jutlandia y actual del Almirantazgo, con su declaración rotunda de que «muchos submarinos alemanes no volverán jamás a su puerto de amarre».

El *match* de ajedrez entablado en el campo marítimo no es desde luego adverso a la Gran Bretaña; la jugada alemana de los submarinos no resulta, y esto por sí solo ya es un

ORGANIZACION DE ESCUADRAS

El desconocimiento en materia naval y organización marítima tiene un radio tan extenso que en él caben y están desde luego comprendidas esa multitud de personas instruidas de tierra adentro que, formando lo que se llama clases ilustradas, llegan al extremo de creer que por medio del empleo de los submarinos, arma esencialmente defensiva, se puede conquistar la supremacía del mar.

Por muy intensa que pueda ofrecerse una campaña submarina nunca podrá servir, no ya de base a un objetivo militar, pero ni siquiera como elemento en el concepto exclusivo para lograr éxitos tácticos de carácter naval.

La organización de escuadras responde, si no a un mismo fin, a principios análogos a la organización de los ejércitos territoriales. Estos están nutridos por las diferentes Armas generales que, como la Artillería, la Caballería, la Infantería, etc., etc., llenan cada una su misión peculiar en el combate.

Los profanos en organización naval oyen hablar, o leen en los periódicos y aun en las revistas técnicas, de acorazados, de dreadnoughts, y superdreadnoughts, de cruceros acorazados y cruceros protegidos; de torpederos de alta mar y de costa, de destroyers, cañoneros, avisos, exploradores, *scouts*, submarinos y sumergibles; pero no relacionan entre sí estas diferentes unidades tácticas, cuyo valor como factores y cuya función de concurso en un combate naval ignoran por completo.

Es como si en materia de anatomía orgánica se oye hablar de dientes y de uñas, creyendo que únicamente sirven o pueden utilizarse esas piezas para morder y arañar sin ningún otro objetivo en las funciones respectivas de la masticación, de la aprehensión, etc.

En las escuadras, la organización está subordinada, naturalmente, a la función de los buques, que, ya sueltos o en series, tienen su especialización y han sido construídos para realizarla, teniendo en cuenta los fundamentos esenciales en toda nave de guerra, que son la ofensiva y la defensiva, y dentro de éstas, la artillería y el radio de acción respecto a la primera, y la protección o acorazamiento y la velocidad, respecto de la segunda.

El calibre en los cañones y proyectiles; el espesor y la dureza de los blindajes; el desplazamiento y los movimientos evolutivos; la velocidad o el andar y la capacidad de carbón; o radio de acción con la potencia de máquina o propulsora, son factores tan esenciales, tan íntimamente relacionados entre sí, que la falta de la correspondiente ponderación entre todos ellos puede influir en las finalidades del combate.

Quien sepa esto está capacitado para comprender que la campaña submarina no sirve para conquistar el imperio de los mares, y el Alto Mando alemán es el primero en estar persuadido de esta verdad; pero al adoptarla es solamente como factor de extenuación para el enemigo, no como objetivo fundamental para recibirle y someterle.

Para dominar en el mar, para ejercer la supremacía naval, son necesarias las escuadras organizadas con arreglo a las funciones respectivas de las diversas unidades tácticas que la componen; pues en las escuadras, como en los ejércitos territoriales, también hay, digámoslo así, armas generales, esto es: Infantería, Artillería, Caballería (no en la concepción, como puede suponerse, sino en el objetivo de la función), y aun Estado Mayor, Administración y Sanidad militar; y también parques, hospitales, laboratorios y hasta talleres y arsenales flotantes.

El submarino y su actuación no es, como se comprende, y es lógico, más que un elemento, todo lo importante que se quiera, una tecla que se toca o pisa cuando es necesaria, pero no una organización de táctica y estrategia para lograr por sí sola o con su exclusiva aplicación ningún objetivo de conjunto; así es que a pesar de las ilusiones y de las esperanzas de los que piensan que el submarino hará pasar el cetro de Neptuno al Imperio alemán arrebatándoselo a la Gran Bretaña, están desorientados; fuera de la realidad y en admirable disposición para las futuras decepciones que han de experimentar después de la guerra los que sólo juzgan de los hechos con arreglo a la intensidad de sus filias o de sus fobias, que por otra parte están ya mandadas retirar por vulgares entre los profesionales de la técnica militar territorial y naval.

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Polígono, 3, entlo.

MINAS Y SUBMARINOS

LA GUERRA EN EL MAR

EN NUESTRAS COSTAS

Dos vapores echados a pique.—Lucha entre un submarino y un barco inglés.

Tarragona, 19.—Ayer ocurrieron en estas costas varios torpedeamientos:

El vapor sueco «Skoghnan» se vió sorprendido al amanecer por un submarino, que le exigió la documentación.

Examinada por el comandante del sumergible, se concedieron veinte minutos a los marineros para abandonar el buque, y cumplido el plazo, unos marineros del sumergible colocaron bombas a bordo del «Skoghnan» y lo echaron a pique.

Ese barco llevaba cargamento de carbón desde Norfolk a Génova.

Con igual mercancía y para el mismo puerto navegaba el vapor italiano «Giuseppe» procedente de Vertharepol, y fué cañoneado sin previo aviso por otro sumergible horas después de destruído el buque sueco.

Uno de los proyectiles decapitó a un marinero, y otros tripulantes del «Giuseppe» resultaron gravemente heridos.

Ya habían desembarcado en Tarragona 12 tripulantes del vapor sueco, y una gran muchedumbre guardaba a los italianos, que habían arriado los botes mientras el buque se iba a pique.

Al desembarcar, relatan que al mismo tiempo que se hundía el «Giuseppe» otro submarino disparaba contra un vapor inglés, que se defendía con un cañón situado a proa y que de pronto apareció un contratorpedero, y el sumergible desapareció rápido.

El cazatorpedero dió convoy al vapor atacado, que hacía rumbo a Levante.

A medio día entró en este puerto el vapor inglés «Ganeta», que es el de que se trata, y su capitán dijo que no obstante las precauciones con que navegaba, se vió sorprendido por cinco sumergibles que intentaban rodearlo; pero logró escapar a toda máquina.

El episodio, que ocurrió a ocho millas de tierra, lo presenciaron los tarraconenses desde el paraje que se denomina Balcón del Mediterráneo.

Los cinco submarinos maniobraron admirablemente, así como también el cazatorpedero.

Buques hundidos en la costa de Portugal.

Lisboa, 19.—El buque «Cap Espichel» fué echado a pique por un submarino alemán.

También fué hundido el barco portugués «Lima», y otro de pescadores.

Las tripulaciones de los dos primeros desembarcaron en Cezimbra. Ignórase la suerte de los pescadores.

Un submarino austriaco.

Algeciras, 19.—Anteayer fué señalado un submarino austriaco en el Estrecho.

Cruzó con rumbo Oeste, y fué visto por un vapor mercante a la entrada del Atlántico, avisándole por radiogramas.

EN OTROS PARES

Barcos hundidos por los submarinos.

Berlín, 18.—En veinticuatro horas han sido hundidos recientemente por un submarino alemán un crucero auxiliar de 20.000 toneladas, dos cruceros auxiliares de transportes de 13.600 y un transporte de 4.600; en total, 50.800 toneladas.

Prisioneros han sido hechos tres capitanes, dos ingenieros y radiotelegrafistas.

Tripulantes llegados de Alejandría dan cuenta de que entre el 20 y 29 de Enero fueron hundidos por un submarino, delante del puerto, dos vapores ingleses con trigo, de 11.000 y 10.000 toneladas.

Obreros del mencionado puerto cuentan que buques hospitalares ingleses utilizados allí han sido para el transporte de tropas y material de guerra a Salónica.

Han sido hundidos los vapores noruegos «Progreso» (1.620 toneladas), el vapor, de la matrícula de Göteborg, «Adels» (825), el vapor inglés «Greenland» y el «Langsar» (2.777), también inglés; el pesquero «Harzbell», el velero inglés «Perey Roy», el vapor inglés «Kyanite», el pesquero «Belvoir Castle», el vapor belga «Egipste» (2.412), el vapor francés «Mont-Ventoux» (3.233) y el velero francés «Aimée Maria» (327 toneladas).

La nueva misión del «Deutschland».

De Zurich dicen a *Le Matin* que el submarino «Deutschland», que cesó en los servicios comerciales, ha sido acondicionado para llevar cantidades de petróleo y víveres a los submarinos que se encuentran en alta mar.

No se ha perdido ningún submarino.

Berlín, 18.—Como respuesta a las insinuaciones que estos días se han hecho en Francia e Inglaterra sobre pérdidas de submarinos, las autoridades alemanas declaran oficialmente que desde el día 1.º del actual no hay noticia de que se haya perdido ninguno, ni hundido, ni capturado.

La misión de un submarino.

Berlín, 19.—Telegrafían del Gran Cuartel genera a la *Tageszeitung*:

«Un submarino alemán recibió orden de cerrar con minas tres puertos enemigos; en dos realizó el trabajo sin incidente alguno. Cuando el submarino, que navegaba durante la noche por la superficie, llegó a la entrada

del tercer puerto, fué descubierto por el buque de un práctico.

Los prácticos, que no podían suponer que un submarino alemán se encontrara tan lejos de sus bases, creyeron que era de los suyos, y le preguntaron desde lejos si necesitaba práctico. Los oficiales del submarino contestaron que ya le llevaban a bordo.

El buque se retiró sin pedir más explicaciones, y el submarino continuó su viaje hasta la misma desembocadura del río, y colocó tranquilamente sus minas».

El corsario alemán.

Cádiz, 18.—Los pasajeros llegados de Buenos Aires manifestaron que, según se decía en aquella capital, el corsario alemán «Vineta» llegó a la costa Sur de la Argentina, después de sus correrías por las costas de Brasil.

Barcos daneses detenidos.

Telegrafían de Copenhague que han quedado detenidos en los puertos ingleses gran número de vapores daneses con carbón para Dinamarca.

El Gobierno inglés sólo deja partir a los que se obliguen a transportar víveres en viaje de vuelta.

El Tribunal de presas de Hamburgo.

Berlín, 19.—El Tribunal de presas de Hamburgo ha concedido una indemnización de 950.000 marcos a la Sociedad naviera propietaria del vapor noruego «Papele», hundido en Abril de 1916.

Por otro acuerdo, han sido declaradas buenas presas el vapor sueco «Alcolm» y el holandés «Batavier II». Más de la mitad del cargamento ha sido declarado contrabando.

Respecto al vapor holandés «Prinz Hendrik», detenido el 20 de Septiembre, se había recibido una reclamación por valor de unos cinco millones de francos. El Tribunal de presas ha confirmado la incautación del cargamento y ha condenado en costas al reclamante.

Más barcos echados a pique.

Berlín, 19.—Han sido echados a pique últimamente los vapores ingleses «Hoptmoor», de 3.740 toneladas; «Alton», de 1.156; «Herin Leonhardt», de 1.466; «Marion de Son», de 2.460; «Queenswood», de 2.701; «Friendship» y «Levan».

Vapor francés «Germaine», de 3.810. El vapor noruego «Nordkap», de 322 toneladas, en viaje de Bilbao a Nantes, fué echado a pique el día 12, a pocas millas de tierra. La tripulación desembarcó en Falmouth.

Según el Lloyd inglés, el vapor británico «Lady Anne», de 1.016, chocó con una mina y se hundió. Dos tripulantes resultaron muertos y cinco heridos.

Noticias recibidas en Rotterdam aseguran que en la desembocadura del Támesis, cerca del buque fero «Sunk», chocó con una mina un transporte inglés y se fué a pique.

La ruta de América.

Berlín, 19.—Dicen de Stokelmo que el viernes ha vuelto a reanudarse la navegación entre Suecia y América. Los barcos siguen la ruta por el Norte de las Islas de Farot.

La incautación de un buque alemán.

Lyon, 19.—Telegrafían de Boston que el Tribunal federal se ha ocupado de la petición de la autorización de poner en venta al vapor «Kronprinzessin Cecilie».

El capitán, a quien se llamó como testigo, reconoció que había descompuesto la maquinaria por orden de un personaje que dependía oficialmente de la embajada de Alemania, con el fin de impedir a los Estados Unidos que hicieran uso de este barco en caso de guerra.

Se negó a dar el nombre de dicho personaje, pues siendo el oficial de la Marina alemana, sería juzgado en Alemania por alta traición, si lo divulgaba.

El Tribunal ha aplazado la vista durante quince días, en los cuales los propietarios tendrán que depositar una caución de 200.000 dólares, garantizando que no se hará daño ninguno a dicho barco y que los desperfectos causados serán reparados.

BROMAS PESADAS

Un homicidio entre bastidores

El Ferrol, 18.—En el inmediato pueblo de Feue ha ocurrido un lamentable suceso.

Agustín Burgos, colaborador de un periódico satírico, había tomado como blanco de sus bromas al farmacéutico de la localidad, don Bernardino Moreda, a quien ridiculizaba en el periódico con deplorable frecuencia.

No contento con esto, el Sr. Burgos escribió una obra carnavalesca, en que se ponía también en ridículo al referido señor boticario, y procedió a realizar los preparativos para estrenarla.

Anoche, cuando se representaba dicha obra, se presentó en el escenario el Sr. Moreda y disparó su revólver sobre el Sr. Burgos, matándolo en el acto.

Hace días, el mencionado farmacéutico su plió al Sr. Burgos que desistiera de su propósito de estrenar la obra, negándose el autor a complacerle.

El vecindario encuentra justificada la actitud del Sr. Moreda, pues en la obra en cuestión no sólo se ridiculizaba a él, sino también a su esposa.

EN EL CONTINENTE
La guerra europea

Las operaciones en Francia

Intentos ingleses fracasados.—Avance inglés en el Ancre.—Violento fuego de artillería.

Berlín, 17.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Ruprecht.—Después de intensa preparación de artillería fuertes contingentes exploradores ingleses intentaron penetrar en nuestras trincheras al Norte de Armentieres y al Sudoeste de Lille, como también al Norte del canal de La Bassée y en Ransart.

Fueron rechazados, tan pronto en lucha cuerpo a cuerpo (a raíz de lo cual nos quedamos con un cierto número de prisioneros), tan pronto por nuestro fuego.

Después de haberse malogrado un ataque verificado al Sur de Miraumont, el día 16, el cañonero reforzó por la tarde y durante toda la noche su fuego de artillería, atacando por la mañana de nuevo en ambas orillas del Ancre.

Durante las luchas alternativas del día hicimos 130 prisioneros, apoderándonos de cinco ametralladoras, abandonando luego al enemigo nuestras posiciones avanzadas.

Al Sur de Pys rechazamos un intenso ataque inglés.

Nos hemos quedado en todas nuestras posiciones.

A orillas del Oise, en Areslincourt, un avance puso en nuestras manos a 14 prisioneros.

Cuerpo de ejército del príncipe heredero.—En la Champagne nuestras nuevas posiciones al Sur de Ripont, en la orilla occidental del Mosela y en el bosque de Preter, nuestras trincheras estuvieron bajo la acción de un fuego intenso de artillería y de lanzaminas. No logramos su fin los ataques enemigos, debido a nuestro fuego destructor.

Combates de artillería.

París, 19.—Ningún acontecimiento importante en el curso del día. fuera de una lucha de artillería bastante viva en las dos orillas del Mosela, sobre todo en las regiones de Berovaux y de la cota 304. La noche última, un golpe de mano alemán contra una trinchera francesa al Norte de Saint Mihiel fracasó bajo el fuego francés.

Avance en el Ancre.—Posiciones conquistadas. Sigue el ruido de trincheras.

Londres, 19.—Nuestras tropas emprendieron con éxito esta mañana operaciones en ambas orillas del Ancre, haciendo considerables progresos.

Al Sur del río hemos atacado y tomado las posiciones enemigas frente a los pueblos de Miraumont y Petit Miraumont, en una extensión de milla y media, y penetramos hasta una profundidad de mil yardas del pueblo.

Hemos tomado también en un frente de unas mil yardas una importante posición enemiga en la vertiente superior al Norte de Balleincourt, rechazando con éxito un contraataque enemigo.

Además de las grandes pérdidas infligidas al adversario se hicieron hasta ahora 260 prisioneros, entre ellos seis oficiales.

Esta mañana hemos llevado a cabo dos «raids» al Sur de Neuve Chapelle, al Noroeste de Pignestert, llegando nuestras tropas a la segunda línea enemiga, matando gran número de alemanes y destruyendo numerosos refugios subterráneos y una ametralladora.

En ambos casos hicimos algunos prisioneros.

Las operaciones en Rusia

Reconocimientos.—Temporal de nieve en los Cárpatos.

Petrogrado, 19.—Frente occidental.—Fuegos recíprocos y algunas reconocimientos de avanzadas por nuestros exploradores.

En los Cárpatos, temporales de nieve. Siguen los combates de exploración.—Los rusos, rechazados.

Berlín, 19.—Frente de ejército del príncipe Leopoldo de Baviera.—A orillas del Lawkissa al Sudoeste de Dunaburg, destacamentos exploradores hicieron irrupción en las líneas rusas, llevándose a unos 50 prisioneros.

Frente de Ejército del archiduque José.—En las montañas, al Norte del valle de Oltuz, los rusos detuvieron sus ataques después que sus rusos de irrupción tuvieron que batirse en retirada delante de nuestro fuego de contención.

Los frentes secundarios

Avance inglés rechazado.

Berlín, 19.—Frente macedónico.—Al Norte del lago de Doiran una compañía inglesa que avanzaba contra nuestros puestos de observación fué dispersada por el fuego de nuestra artillería.

Éxitos ingleses.—Prisioneros.

Londres, 19.—En las jornadas del 15 y del 16 nos apoderamos de la totalidad del arco de Dadra, capturando 1.995 hombres, entre ellos 89 oficiales, y cogiendo cinco ametralladoras, 2.500 fusiles y numerosísimos avituallamientos.

Hundimos algunos puentes, por los cuales intentaban los turcos vadear el río.

El día 15 avanzamos 200 yardas más allá del recordo del Sharran, ocupando el rincón Suroeste de dicho recordo.

ECONOMIAS EN FRANCIA

Reglamentación del «menú»

El *Diario Oficial*, de París, ha publicado un decreto, disponiendo que desde hoy, día 15 de Febrero, se prohíbe servir en hoteles, restaurants, buffets, vigones restaurants, cafés, Clubs, etc., a la misma persona, en cada comida, un número de platos superior a dos, y uno solo de carne.

El consumidor podrá tomar una sopa sin *hors d'oeuvre* (a elegir de cuatro), una clase de queso o un postre de frutas, confitura, compota, mermeladas o pastelería.

Las legumbres, cocidas o crudas, serán contadas como un plato cuando no sean comidas como «guarnición» de otro.

El entremés es suprimido, para reducir el consumo de leche, huevos y de azúcar.

El *menú* del día en cada establecimiento no podrá pasar de dos sopas y nueve platos, uno de huevos, dos de pescado, tres de carne y tres de legumbres.

—De este modo ha dicho una importante personalidad se acostumbrará el público a disciplinarse y vivir dentro de ciertas restricciones, sin llegar a la privación, con lo cual serán economizados los *stocks* que debemos poseer de artículos de primera necesidad.

Telegramas de la costa

Las construcciones navales.

El Ferrol, 18.—Se halla muy adelantadísima la construcción del crucero acorazado, de 6.000 toneladas de desplazamiento, «Reina Victoria».

El buque se lanzará al mar llevando hechas gran número de obras que se efectuaban antes después del lanzamiento.

La dificultad en recibir material para el buque del extranjero impedirá que el «Reina Victoria» esté en condiciones para prestar servicio brevemente.

Por la misma causa ignórase cuándo el acorazado «Jaime I» será entregado a la Marina, faltándole solamente parte de la artillería gruesa y parte de la pequeña.

Llegada del «Reina Victoria Eugenia».

Cádiz, 18.—Al amanecer llegó el trasatlántico «Reina Victoria Eugenia», procedente de la Argentina, con escala en Canarias.

Lo manda el capitán D. Jesús Sisa. La travesía ha sido inmejorable, sin ocurrir incidente alguno ni encontrarse el «Reina» con barcos de guerra.

Se cruzó con pocas buques mercantes, por hallarse la navegación en estas aguas casi paralizada.

Trae 1.600 pasajeros y mucha carga. Para Barcelona lleva más de 1.000 toneladas de harina, maíz, cuero y lanas de la Argentina.

Entre los pasajeros vienen D. Gonzalo Barrés, diplomático chileno en Rusia; D. Alfonso Córdoba, senador español, y D. Alejandro Olazábil, periodista.

La impresión dominante a bordo respecto a la situación de la Argentina es mala, afirmándose que la han empeorado los yanquis.

El submarino Isaac Peral hacia España.

Tenerife, 19.—Se acaba de recibir un telegrama del ministro de Marina anunciando la salida de Nueva York del submarino español «Isaac Peral».

El sumergible viene escolta por el trasatlántico «Claudio López».

Se cree que hará escala en este puerto, donde se le prepara un entusiasta recibimiento.

Vapor inglés embarrancado.

Valencia, 19.—A 21 millas al Norte de Valencia, entre los puertos de Canet y Burriana, ha embarrancado ayer el vapor inglés «Sufthall».

El consúl pidió auxilio a la Junta de Obras del puerto, que no se le pudo prestar, y recurrió al Lloyd.

Era un buque frutero que venía a cargar aquí.

En favor del seguro de guerra.

Bilbao, 19.—La Unión Marítima ha celebrado un mitin en Erandio, acordándose gestionar del Gobierno la implantación del seguro de vida a favor de los huérfanos y viudas de los naufragos víctimas del bloqueo.

De no conseguirse esto, las tripulaciones dejarán de negociar.

También pidieron la más rápida implantación del Montepío del personal marítimo.

Proposición de los navieros para la exportación de vinos.

Valencia, 19.—La Asociación de navieros ha hecho a los exportadores de vino la siguiente proposición para reanudar el tráfico con Cete:

El precio del flete desde Barcelona o Tarragona a Cete será de 30 pesetas por cada bacoy lleno y 12 pesetas vacío. Desde Valencia, 32 y 14, y desde Castellón, 35 y 16. Además será de cuenta del exportador el seguro de guerra, que se ha fijado en el 1 por 100.

Los navieros se reunirán mañana para decidir sobre la proposición.

Los navieros destinarán a este servicio 10 barcos.

La Caja Postal de Ahorros

La finalidad de tan importante dependencia del Cuerpo de Correos es cuanto sea tendencial a estimular el ahorro en general, y en particular al elemento trabajador de medianos o escasos recursos, al objeto de que puedan ante contingencias que ocurran encontrarse con elementos para poder hacer frente a ellas y no verse envueltos en el manto de la desolación y la miseria en aflictivos momentos de la vida.

Parece lógico que el funcionamiento de la Caja Postal de Ahorros responda a la exigencia de poder disponer en todo momento de parte del capital depositado si éste supera de determinada cantidad, o de la totalidad si la cifra no alcanza a lo designado para evitar perturbaciones orgánicas.

Esto, desde luego, se lleva a cabo y tiene lugar con perfecta armonía, y si tramitaciones en parte conscientes para el fomento del ahorro obliga a alguna tardanza, reglamentada está la extracción de urgencia haciendo uso del telegrafo. Lo notoriamente deficiente y que resulta en perjuicio de los cuentacorristas es lo que se relaciona con la adquisición y devolución de títulos de la Deuda u otra clase de valores que crean oportuno adquirir o solicitar devolución los tenedores de fondos. Como estas operaciones las hemos efectuado personalmente, tenemos conciencia exacta de lo que ocurre. Desde que se solicita por medio de impresos la compra de valores, hasta que éstos se entregan a los peticionarios, transcurren plazos no menores de treinta a treinta y cinco días, y en ese intervalo la cotización puede sufrir variaciones que resultasen perjudiciales al demandante de la compra.

Si los títulos se hace la indicación que quedan depositados en la Caja general de la Dirección del Tesoro, y llega momento en que el legítimo propietario solicita le sean devueltos, la tardanza en realizarlo es mucho mayor. Ejemplo práctico: En la cartilla postal número E 0.448, se interesó la devolución de un título, serie G, número 139.583, en 4 de Enero último, y a la fecha, 17 de Febrero, todavía no ha sido entregado. Ello, como se comprende, ocasiona perjuicio, toda vez que esa traba injustificada de enlace entre la Caja Postal y la Dirección del Tesoro obliga a demoras que sólo pueden comprenderse por ese trámite lento de la burocracia, que de no reformarse dará lugar al justificado retraimiento del público, y atentatorio a la finalidad de fundación de la Caja Postal de Ahorros.

Ya lo hemos expuesto y repetimos ahora: es absolutamente indispensable que la compra de valores que interesen los dueños de cartillas postales sea verificada por un oficial funcionario de la dicha Caja Postal de Ahorros, habilitándolo al efecto, y asimismo que los valores que se interese el depósito lo sean en la mencionada Caja, y en forma alguna en la Dirección del Tesoro. Supongámonos que el dueño legítimo de esos títulos que tiene depositados los necesitase con urgencia para su venta, o precisar ponerlos como fianza o cualquier operación que le resulte conveniente: ¿con qué derecho legal se demora un mes o más esa entrega, obligando al propietario a buscar en operación ruinosa lo que legítimamente le corresponde? ¿Con qué fundamento se retiene un documento depositado, cuando el propietario lo pide con tiempo indefinido? ¿Puede alegarse la necesidad de tramitaciones?

En forma alguna, pues éstas debían haberse previsto, o cuando menos corregirlas en el acto de ponerse de manifiesto la deficiencia. Tenemos por el plean convencimiento que al ser conocidas por el celoso director general de Comunicaciones obrará en el acto con toda su fecunda iniciativa y celo que le caracteriza, para evitar retraimientos del público muy justificados, y como consecuencia quitar toda traba que se oponga a la mayor popularidad de la Caja Postal de Ahorros, cuyos beneficios tanto para la Nación como al particular en funcionamiento armónico con las exigencias del público son bien notorias.

Enrique López de Pereda.
Capitán de corbeta.

Madrid, 17 Febrero 917.

CINEMATOGRAFO

Marca Imperator d'Ernemam nuevo, completo para proyecciones en teatros, se vende. Tiene objetivo Imperator, banco de hierro, interna, motor, arco, resistencia regulable, embobinador y dispositivo para proyecciones fijas.—Razón: Peligros, 3, Sr. Montilla.

Mechero, el más práctico para campo y automóvil, se vende en el kiosco de la calle de Alcalá (frente al núm. 28.)

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Hoy despachó con el Rey el presidente del Consejo de ministros.

Después se trasladó a su despacho oficial de la Presidencia, donde recibió a los periodistas, de quienes recibió muchas felicitaciones por ser hoy su fiesta onomástica.

Dijo que anoche le habían visitado todos los ministros para felicitarle por el resultado de la sesión de anteaer en el Congreso.

Con este motivo le dijeron los periodistas que estaría satisfecho de esa sesión.

—Sí, dijo el presidente, lo estoy; aunque no sé lo que durará, porque la alegría dura poco y acaso salte otro incidente.

Esta tarde irá al Senado, continuó diciendo el conde de Romanones, donde empezará la discusión del proyecto de ley de Autorizaciones, que supongo sólo tardará cuatro o cinco días en aprobarse.

El Gobierno, según nos manifestó después, no tenía confirmación oficial respecto del torpedeamiento de esos buques frente al puerto de Tarragona ni de lo que se ha publicado respecto a otro torpedeamiento de un barco americano en Alicante y, mientras tanto, el Gobierno nada puede afirmar.

En el Ministerio de Estado se han recibido 3.554 pesetas 40 céntimos que nuestro representante en La Haya recibió del Sr. Jonkhoff F. H. Gevez para que las remitiese a la Cruz Roja Española.

En Gobernación.

Restablecido de su indisposición el Sr. Ruiz Jiménez, hoy al recibir a los periodistas les manifestó que la convocaría para elecciones de diputados provinciales se publicará en los Boletines Oficiales el próximo jueves.

En cuanto a Madrid, sólo habrá art. 29 en uso o dos distritos, porque en los de Buenvista-Centro y Universidad-Hospicio presentan candidatura los republicanos.

El ministro cree que en Madrid no habrá coalición monárquica. La candidatura oficial no está aún ultimada, aunque no será cuestión difícil de resolver.

El Carnaval

A pesar de serle favorable el tiempo, el Carnaval transcurre en Madrid con escasa animación.

Ayer y hoy se han visto los paseos públicos bastante concurridos, eso sí; pero el consumo de confetti y la concurrencia de máscaras, es decir, lo que da carácter a la fiesta, han sido muy escasos.

Pocas máscaras, y mal vestidas, han pasado por la Castellana: casi todas, «estrozadas» y «pirotas».

Las carrozas mejor decoradas han sido las tituladas «La fiesta nacional», de D. Manuel Acedo; «Amapolas», de D. José Mendoza; «Un rincón de las bodas de Camacho», del Centro Regional Manchego; «Un cigarral», del Sr. Ceregasbin, y «El centauro y la bacante», del Centro de Hijos de Madrid.

Los coches adornados que han concurrido al festival son bastantes, y les que más gustaron fueron los de los señores de Rodríguez y Rodríguez, Laserna, Corujedo, Conzález del Valle y señoritas de Matilla.

El Jurado, que tenía su tribuna junto al monumento de Isabel la Católica, concedió los premios en la siguiente forma:

Carrozas.—Primer premio, 3.000 pesetas, desierto; segundo, 2.000, a la titulada «Un

rincón de las bodas de Camacho», y tercero, de 1.000, a «Un cigarral».

Se crearon, además, tres accésits de 500 pesetas, que concedieron a «El centauro y la bacante», del Centro de Hijos de Madrid; a «El día de la tierra» y a la «Fiesta nacional».

Coches.—Primer premio, regalo del Rey, «Ni en el Japón»; segundo, «Paseo del Cisne»; tercero, «Cerezas tempranas»; cuarto, «Papeles son papeles...»; quinto, «Canoa española»; sexto, «Claveles madrileños»; séptimo, «Cachito de cielo»; octavo, «Niñas sin pretensiones»; noveno, «Risetas buscando rey»; y décimo, «Flores y mariposas».

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 16, Día 17. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 5 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro 4 1/2, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles, and Cambios sobre el extranjero.

Las Cortes

SENADO

Sesión del día 19 de Febrero de 1917. Se abre a las cuatro menos cinco, presidiendo el señor marqués de Pilares.

La concurrencia de senadores es extraordinaria. En el banco azul, los señores ministros de Hacienda y Guerra.

Leída el acta de la sesión anterior, el señor marqués de Mochales pide la palabra sobre la misma, y después de hacer observar la nota que da hoy el Senado celebrando sesión, reclama el estricto cumplimiento de los artículos 201 y 202 del reglamento respecto a la forma en que han de verificarse las votaciones ordinarias, es decir, levantándose todos los que aprueban y quedando sentados los que desaprueban, es decir, todo lo contrario de lo que sucede a diario.

El señor presidente: Se hará como S. S. desea.

Se hace la pregunta sobre la aprobación y todos los senadores se ponen de pie.

El Sr. Alba (secretario): Queda aprobada. (Grandes risas.)

RUEGOS Y PREGUNTAS

El señor marqués de Mochales dice que va a dirigir varios ruegos y preguntas, y se lamenta de la ausencia de varios ministros y del presidente del Consejo.

No comprende tal ausencia, máxime cuando los lunes es el día que el Senado dedica a preguntas e interpellaciones.

El señor presidente de la Cámara: El Gobierno está dignamente representado por los ministros presentes.

El señor marqués de Mochales: No es bastante.

El señor presidente: La Mesa, por su parte, pondrá en conocimiento de los ministros a quienes afecten los ruegos que S. S. formule en la tarde de hoy.

El señor marqués de Mochales: Voy a formular varios ruegos. He leído que en Sevilla se han producido desórdenes motivados por la carestía de las subsistencias. ¿Qué medidas ha tomado el Gobierno?

Otro ruego al ministro de Gracia y Justicia. ¿No cree que ya ha llegado la hora de que se pamen los trabajos que está realizando la Comisión de códigos?

Y ahora una pregunta política. Ha llegado a mis noticias que el Gobierno está en crisis.

El señor ministro de Hacienda: Esa es la broma de Carnaval.

El señor marqués de Mochales: No. Y mañana lo veremos. Se dice que el ministro de Instrucción pública ha planteado en el seno del Gabinete una cuestión de mucha importancia, pues parece que las sesiones del Congreso se han suspendido estos días a consecuencia de la petición hecha por un solo diputado que ostenta la representación de la minoría regionalista, que tenía que ausentarse de Madrid, y que el ministro citado ha desaprobado se accediese a esta petición.

Se añade que el Sr. Burell no está conforme tampoco ni en el fondo ni en la forma con la ley que acaba de votarse de auxilio a las industrias.

Se dice también que el ministro de Fomento no oculta su divergencia con sus compañeros por la pasividad del Gobierno en la cuestión de los ferrocarriles secundarios.

Se ha planteado, pues, la crisis, y puedo asegurar que los ministros que no han venido aquí no están tampoco en los coches de galones en la Castellana.

(Entra el ministro de Instrucción pública.) El señor ministro de Hacienda: No sé si el

Senado me juzgará cándido al levantarme a contestar a S. S., que se ha expresado con un espíritu de regocijo muy en armonía con las circunstancias del día; pero estamos en presencia del país y tengo que recoger algunas de las manifestaciones de S. S.

La contestación a la palabra crisis que ha pronunciado el señor marqués de Mochales, la acaba de dar el señor ministro de Instrucción pública sentándose en el banco azul.

El señor marqués de Mochales: Viene de broma. (Grandes risas.)

El señor ministro de Hacienda: Ve, pues, su señoría que los galones no han sufrido detrimento ni el Gobierno tampoco.

(Segue la sesión.)

INFORMACION DE GUERRA

Supernumerario.

Pasa a esta situación el capitán de Infantería D. Sixto Cámara por haber sido nombrado, por oposición, catedrático de Analítica de la Universidad de Valencia.

Destinos.

Se destina a las órdenes del inspector médico de 2.ª D. Enrique Canalejas al subinspector médico de 2.ª D. Julio Martín Fernández, y a las del inspector D. Fausto Domínguez al subinspector D. Enrique Redó.

Matrimonios.

Se conceden reales licencias para contraerlo al médico segundo D. Eduardo García Sánchez y al capitán de Infantería D. José de Mota.

DE TEATROS

LARA.—«La locura de Madrid.»

En la noche del sábado (y conste que no es la de Benavente), el género de Astrakán con que Muñoz Seca y García Alvarez vancian, regocijando a cierta parte del público (a la menos culta, por supuesto), tuvo en el teatro de Lara una caída de las de latigullo, de la que no sé si se levantará, porque sin duda alguna el fracaso ruinoso de La locura de Madrid ha dejado al género muy malherido.

La locura de Madrid ha consistido hasta anteanoche en prodigar el aplauso inmerecido a producciones teatrales como El verdugo de Sevilla y otras por ese estilo, y La locura de Madrid habrá sido desde ahora acaso el punto de partida para que cesen ya los éxitos arbitrarios, como las mismas obras que son objeto del éxito.

Yo siento en el alma el fracaso, por los autores; pero sinceramente creo que será un beneficio para ellos mismos, porque Muñoz Seca y García Alvarez pueden emplear su talento en mayores empresas. Amén.

En la interpretación mereció elogios la emilente Leocadia Alba en su incongruente personaje, y la Sra. Lasheras. A Thuillier le vimos con lástima haciendo esfuerzos inauditos por salvar del fracaso un personaje que no encaja en sus grandes facultades de actor ilustre, y algo análogo podríamos decir del simpático Isbert.

Los demás hicieron lo que pudieron, y no fué poco, por evitar el inevitable fracaso.

Maquiavelo.

Espectáculos para mañana

REAL.—(Función 31 de abono, 23 del turno 2.º) A las nueve, La Walkyria.

ESPAÑOL.—A las diez, La Maja de Goya y Peticion difícil.

A las seis, La corte de Napoleón.

COMEDIA.—A las diez, El último Bravo. A las cinco y media, El tren rápido.

LARA.—A las seis, Fantasmas, La locura de Madrid y Pastora Imperio.

A las nueve y tres cuartos, La locura de Madrid y Pastora Imperio.

ARZUELA.—A las tres de la tarde y diez de la noche a la madrugada bailes de máscara.

PRICE.—A las diez, Servicio de espionaje. A las seis, Servicio de espionaje.

ESLAVA.—A las seis, Amanecer. A las diez, Margarita la Tanagra.

CERVANTES.—A las diez menos cuarto, Más fuerte que el amor.

A las cinco y media, Don Alvaro o La fuerza del sino.

INFANTA ISABEL.—A las cuatro y media, En el camino y Los hijos de Aragón.

A las seis y media, Los dominós blancos. A las diez y cuarto, El palacio de la marquesa.

APOLLO.—A las cuatro, La niña mimada. A las seis, El Rajá de Bengala y Mantequilla de Soria.

A las diez, El asombro de Damasco. A las once, Mantequilla de Soria.

COMICO.—A las diez, Los viajes de Gulliver.

A las seis, Los viajes de Gulliver. A las cuatro, Los viajes de Gulliver.

REINA VICTORIA.—A las seis, La dama blanca. A las diez, La dama blanca.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, Los garbiteros.

A las seis y media, El genio alegre. A las nueve y media, películas.

A las diez y media, El loco Dios.

ALVAREZ QUINTERO.—A las seis, Un consejo del demonio.

A las diez, El pedón de Castilla.

NOVEDADES.—A las cuatro, La viejecita y La chicharra.

A las seis, y cuarto, Carceleras. A las siete y cuarto, La alegría del batallón.

A las nueve y cuarto, Doloretos. A las diez y cuarto, El zagallito. y La chicharra.

ROMEA.—Cinema y variedades.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4.—Jesusa Lazzano, Los Ricardos, Mercedes Seros, The Onottos, Eva de Lys, Elena Cortesina, la Choca y Carmen Flores.

MOORE'S Es la pluma estilográfica mejor hasta hoy conocida. Puede llevarse en el bolsillo en cualquier posición sin temor a que se salga; con pluma de ORO GARANTIZADA. DEPÓSITO Y VENTA Martínez de Velasco PAPELERIA PELIGROS, 3.-MADRID

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

MEMORIAS DE

UN NIÑO DE LA SABOYA POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

también a leer y a escribir. Tan luego como hayas encontrado un oficio, trabaja y envíame una carta escrita de tu puño. La aguarde de hoy en un año a contar desde este día. ¿Podré esperar esto de ti, mi buen Adriano?

—Sí, buena hermana, de hoy en un año os prometo que recibiréis una carta escrita de mi puño si no me muero.

—¡Oh!, gracias.

—¡Adiós, mi buena hermana, adiós!

Y me separé de ella llorando como lo que era, un niño.

Al llegar al malecón de la villa, adonde fui a parar sin saber cómo, pues una grande emoción me impedía coordinar mis ideas, me encontré manos a boca con Zimmermann, uno de los enfermeros del

Hospicio, quien me manifestó la comisión que le había encargado de la superiora de que me pusiese en el camino de París.

Venid conmigo y os pondré en el camino de París, me dijo en lenguaje, chapurrado.

Y tomándome de la mano, fuimos andando silenciosamente hasta la primera taberna que encontramos, donde entramos a echar cuatro penas abajo.

Allí en presencia de unas cuantas botellas que principió a consumir con la mayor gracia del mundo, Zimmermann se puso a contarme su historia. ¡Cuántas maravillas había visto el hijo de Alemania! Era natural de Brema, había sido doce años marino; por sus ponderaciones, hubiera podido creerse que el Campo de Marte era pequeño en comparación de la cubierta de las embarcaciones a bordo de las cuales había navegado. Me dijo que había visto una ballena que con la facilidad que un gorrión puede tragarse un mosquito, hubiera podido sepultar en su vientre la catedral de Auxerre. Se comprenderá que mi imaginación, por poco despierta que estuviese, no tomaba al pie de la letra toda aquella fantasmagoría. Su conversación no me daba ningún resultado; pero cuando me dijo que en el país de los negros un niño como yo podía hacer su suerte en seis meses, y esto tan sólo enseñando el francés a los hijos de Su Majestad Muy Negra, me puse a formar castillos en el aire, y me levanté lleno de resolución.

—Adiós, Zimmermann, que lo paséis bien; me marchó.

—¿Adonde vas, pues, tan pronto?

—Voy primero a París. Después iré al país de los negros.

Sin aguardar su respuesta, dejé caer en el mostrador una moneda de veinte sueldos y salí. Las dos estaban dando en el Hospicio.

Hacia un tiempo magnífico. La naturaleza tan rica y tan hermosa en el mes de Mayo, llenaba mi corazón de un dulce perfume. ¡Qué sueños tan deliciosos tuve la primera noche del Hospital de Auxerre! ¡Qué felicidad experimentaba, y cómo sabía disfrutar! En mi entusiasmo, en la inefable alegría que reinaba en mi alma, me hincé de rodillas en medio del camino y di gracias a Dios, cuya bondad hacía crecer las plantas, daba el gorjeo a los pájaros y llenaba de tanta ventura al pequeño saboyano.

Terminada mi plegaria, me levanté tan encantado de mi existencia como el más feliz de los mortales.

—¡Eh!, rubillo, ¿qué estabas haciendo ahí, en medio del camino?, me dijo el conductor de una diligencia de las mensajerías reales, que subía al paso una eminencia a cuyo pie acababa yo de recitar mi plegaria.

—Rogaba a Dios por vos, señor, le respondí.

—¿Que rogabas a Dios por mí? ¿Y por qué rogabas por mí y no por los demás?

—¡Ah!, para que Dios os tocara en el corazón y me dejase subir ahí junto a ese perro blanco tan bonito.

—¡Ah!, ¡yay!, conque quieres subir al lado de mi perro.... ¿Pues adónde vas?, ¿lo sabes acaso?

—Primero a París, luego iré al palacio del rey de los negros.

Al oír esta respuesta, soltaron la carcajada los viajeros.

—¡El rey de los negros! ¿Y para qué te quiere ese señor?

—¡Yo!, yo le enseñaré a hablar francés, a hacer suertes de payaso, y si quiere a representar zarzuelas.

—El chico no se descuida, dijo uno de los viajeros. Pues bien, canta un trozo de zarzuela y te subirás en la imperial.

—Pues escuchad, caballero, escuchad.

Y me puse a cantar una estrofa de la zarzuela «Isaac Samuel».

Cuando la terminé, todos se apresuraron a aplaudirme, y el mayoral me mandó subir a hacer compañía a Loulou, que así se llamaba el perro.

(Continuará.)

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:
 Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.
 Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.
 Salidas semanales de 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

CORREOS Y TELEGRAFOS

DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos; igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para Telégrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

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

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés é 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 Assow in Furnes); fábrica de aceros, cañones, y blindajes de Sheffield (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.ª 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 Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burlin», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 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 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 23.500 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 DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA Costanilla de Santiago, 6, 1.º

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas.

Como garantía irrecusable para las familias, ofrece este centro católico de enseñanza los resultados obtenidos desde su incorporación oficial en 1881; en Junio de 1916 obtuvieron nuestros alumnos:

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
38	168	84	34	1	287

Pídase BOLETIN con detalles y vístese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares Inglés Práctico-Marítimo

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco

Preparación completa, a cargo: Tenientes coroneles Sánchez Pacheco y Martínez Lison, de Infantería y Artillería, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.

INTERNADO

ARENAL, 24

FOR D. RAFAEL ROCAFULL Capitán de la Marina Mercante.

Obra de utilidad evidente para todo Oficial de Marina.—Pronunciación figurada.—Comprende todas las generalidades y tecnología de las Marinas Militar y Mercante.

LOS PEDIDOS A

D. Santiago García Castellón Duque de Ciudad Rodrigo, 12.—Cádiz.

De venta en las principales librerías de España. Precio de la obra: NUEVE ptas. (encuadernada)

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 Laspés, Zeluán, 14.

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

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual: saliendo de Barcelona el 4; de Málaga, el 5, y de Cádiz, el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 2, y de Montevideo, el 3.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

Servicio mensual: saliendo de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

LINEA DE CUBA-MEJICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

Una salida cada cuarenta y cuatro días arrancando de Barcelona 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 Africa.

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.

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

GRAN PREMIO DE HONOR EN LA EXPOSICION DE BUENOS AIRES, 1910



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Azopardo & C.ª
 Consignaciones y Embarques
 Aduanas y Fletamientos
 Cádiz (ESPAÑA)

¡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

ARQUITECTOS Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

Preparación exclusiva para el ingreso en la Escuela Superior de Arquitectura.—Los brillantes resultados obtenidos por esta Academia en los dos años que lleva de existencia, son prueba de lo eficaz y positivo que es el método de enseñanza que siguen en sus respectivas clases sus profesores, jóvenes todos y con deseos de éxito.—Internado con habitaciones amplias y atendidos los alumnos por el Director.—Pídanse reglamentos.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

