

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 8, centro. Tel. 2.031.

Madrid, Miércoles 30 de Mayo de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.853.

La construcción naval española

El tonelaje mercante nacional desaparece con más rapidez de la que se produce, y esa disminución constante determina ya un importante déficit en el material flotante disponible para las necesidades normales del comercio marítimo.

Cierto es que los astilleros y factorías de construcción naval no están ociosos; pero como quiera que esa importante industria de la construcción de barcos no está todavía lo suficientemente nacionalizada, no puede atender a satisfacer esas necesidades.

El apremio de éstas es, por lo tanto, cada vez mayor, porque aun cuando con lentitud, el desenvolvimiento del comercio nacional es evidente, y como su nervio son los transportes, claro es que mientras éstos no satisfagan las exigencias del tráfico, éste se resentirá.

Lo principal es que se determine el incremento comercial, porque éste, en más o menos celeridad, producirá el desarrollo de la Marina mercante, que ha menester reposición urgente del tonelaje flotante desaparecido o disminuido, y esto, a su vez, habrá de determinar el aumento de los recursos y elementos propios de la industria de construcción naval nacional.

No tendrá nuestra Patria verdaderamente una Marina mercante nacional mientras ésta no se engendre y surja de nuestros propios elementos industriales; porque al suceder de tan satisfactorio modo, quedará anulada, o cuando menos atenuada, la tutela extranjera en materia de construcción naval.

El progreso industrial de España está más determinado en unas orientaciones que en otras. Desgraciadamente, en la orientación naval es de las menos definidas, y eso que ha principiado un período de relativa actividad que permite augurar lisonjeros resultados en la construcción naval mercante.

Un verdadero río de oro va al extranjero todos los años por concepto de construcción naval. Entre buques mercantes que se construyen en el extranjero; otros que se compran fuera, y otros que necesitan acudir a los astilleros exóticos para grandes reparaciones y carenas, se puede afirmar que emigran importantes sumas de dinero sólo por ese concepto, con las cuales pudiera nutrirse muy bien la industria nacional.

Carece ésta de importantes elementos, como son los siderúrgicos, que obligan a traer del extranjero piezas complicadas o de difícil construcción que se fabrican fuera de España y que es preciso armar y colocar en nuestros astilleros. Cuando éstos dispongan de elementos propios o procedentes de la industria nacional, la construcción de buques será en España una de las riquezas más copiosas, porque así da lugar a esperar la intensificación de nuestro comercio marítimo.

Afortunadamente, se tiende a ese objetivo, que el Estado y la opinión pública deben facilitar; y si al mismo tiempo se procura que las industrias auxiliares, como son la minería, la siderurgia y la extracción de combustible se desarrollen, podrá abrigarse la esperanza de que la nación española pueda sacudir un día esa tutela, que hoy por hoy es el principal motivo de la precaria situación en que nuestra patria se encuentra bajo el punto de vista marítimo comercial.

Tenemos las primeras materias, que son el hierro, el cobre y otros minerales, a más del carbón, que son indispensables para la construcción naval; nos falta saber beneficiar esas materias primas para su transformación en materiales de construcción y grandes piezas para la estructura de los barcos; tenemos igualmente excelente personal obrero, magnífico mano de obra, constituyendo núcleos importantes en los astilleros y factorías; pero aun con todo eso, falta lo más principal, que es capacidad directiva, aptitud financiera y gestión económica en el grado y en la medida indispensables para que esos centros fabriles, esos astilleros, esas factorías, puedan trabajar intensa y continuadamente en cantidad y en calidad.

El trabajo nacional habría de resultar muy fecundo y remunerador progresando en este sentido, y pudiera llegar el día en que España, en vez de experimentar esa gran sangría que va al extranjero y allí fecundiza con nuestro dinero otros aspectos industriales, quedase en el país, determinando un desarrollo progresivo de nuestras industrias y de la extracción del suelo y del subsuelo de las materias primeras y elementos valiosos para la industria nacional.

Quizás no está demasiado lejos ese día, y tal vez esa sea la ventaja que saque nuestra nación de las azarosas contingencias de la guerra europea, que al cerrar esos caminos de la importación de tan importantes elementos de la industria extranjera, abre las puertas al renacimiento industrial de España, determinando en lo que concretamente respecta a las construcciones navales un progreso tan importante como trascendental.

DE REGRESO DE AMÉRICA

EL "INFANTA ISABEL DE BORBÓN"

Santander, 29.—Entró el trasatlántico "Infanta Isabel de Borbón", que trajo a España 1.402 pasajeros, entre ellos la artista Resurrección Quijano, que va a Cádiz, y el cónsul general de Cuba en Madrid, Sr. Hernández Catá.

Hablamos con los pasajeros que vienen de Cuba respecto a la situación de aquel país, y nos dijeron que la revolución está próxima a terminar, continuando la comunicación con las provincias del interior y la censura para los periódicos.

Continúa escondido, sin dar señales de vida, el revolucionario Zayas. Fue preso por las tropas del Gobierno José Miguel Gómez.

Los viajeros llegados de Méjico nos dijeron que la situación de la República es malísima.

Carranza se sostiene en la capital, mientras las tropas de Villa y Obregón operan en el Norte, cometiendo desmanes, asaltando trenes y saqueando las propiedades. La vida es insostenible, faltando muchos productos de primera necesidad.

Los pasajeros que vienen de Nueva York aseguran que en aquella capital no se nota el estado de guerra con Alemania. Cuando la declaración de guerra se organizaron manifestaciones populares y había entusiasmo. Ahora, el pueblo de Nueva York parece estar pesados de haber entrado en guerra, temiendo ver a los submarinos en todos los puertos.

Cuando la ruptura, salieron de Nueva York 25.000 alemanes, internándose en Méjico.

Los arrestos militares

El ministro de la Guerra, en conversación con varios periodistas, ha dicho lo siguiente:—No tengo detalles concretos de lo ocurrido en Barcelona, ni los tendré hasta que celebre una extensa conferencia con el general Alfau.

Por ahora lo único que puedo decir es que hay varios jefes y oficiales arrestados y que éstos se encuentran en el castillo de Montjuich.

Un periodista preguntó al general Aguilera si eran ciertos los rumores circulados, según los cuales algunos oficiales pertenecientes a la guarnición de Madrid habían sido arrestados.

—Esto es inexacto—contestó el ministro—; lo que ha sucedido es que después de celebrado el mitin del domingo se reunieron en la Gran Peña algunos oficiales para interpretar ciertas palabras del Sr. Lerroux alusivas al Ejército. A consecuencia de esta reunión, se instruye sumaria, cuyos resultados creo que no serán importantes. El Sr. Lerroux ha de mostrar siempre su respeto y su consideración al Ejército, y es indudable que su intención fué tergiversada.

Dice *El Liberal*: «Según los informes que hemos adquirido la cuestión está limitada a lo de la Junta de Defensa del arma de Infantería, que por disposición del ministro de la Guerra ha sido prohibida.

No ha muchos días que una Comisión de la referida Junta estuvo en Madrid y recorrió las principales capitales de España recogiendo firmas (que hacen ascender a 6.000) para determinados acuerdos que aquel organismo había adoptado.

El capitán general de Cataluña debió tener conocimiento de estos viajes.

Los restos de Quededo

El ministro de Instrucción pública, señor Francos Rodríguez, ha recibido el siguiente telegrama del alcalde de Villanueva de los Infantes:

«Excelentísimo señor ministro de Instrucción pública.—Acaban de encontrarse los restos del inmortal Quededo, en los trece papeles que se reseñan en el acta de exhumación levantada en 4 de Junio de 1879. Quedan custodiados en este Ayuntamiento, esperando órdenes de V. E. esta alcaldía.—El alcalde, Santiago Navarro.»

LA ACCION DE LOS SUBMARINOS

Un velero cañoneado

Leemos en *El Cantábrico*, de Santander: «En nuestro puerto entró ayer de arribada el velero «Corzo», de la matrícula de Noya.

Este barco salió el viernes de Bilbao conduciendo un cargamento de petróleo para Coaña.

Navegaba el sábado a tres millas Noroeste de Cabo Mayor, cuando fueron sorprendidos por la presencia de un submarino. El buque teutón estaba parado cerca de la costa.

Los tripulantes del submarino, al ver al velero, sumergieron el buque, emergiendo poco tiempo después, a 400 metros próximamente de aquí.

Un cañonazo fué el primer aviso enviado por los alemanes al «Corzo».

El patrón, D. Ramón Lorenzo, ordenó a su gente que cifesen en banda, metiéndose más a tierra.

Un segundo disparo puso en alarma a los tripulantes del velero español, quienes se apresuraron a largar velas para parar la marcha del «Corzo».

Parado éste, el patrón esperó a que el submarino se aproximase u ordenase llevar la documentación; pero los alemanes no dieron nuevas señales de vida.

Entonces el patrón, Sr. Lorenzo, tuvo la buena idea de largar la bandera española, lo que fué visto por los germanos.

El submarino, sin aproximarse más, se sumergió.

El «Corzo» es la tercera vez que se encuentra con submarinos en aguas del Cantábrico en lo que va de mes.

La primera vez, el día 6, presenciaron sus tripulantes el torpedeamiento, en aguas de Gijón, de los vapores noruegos «Gurch» y «Vooss».

Días después, también en aquella aguas, el «Corzo» se cruzó con otro submarino de gran porte, y ahora tiene el tercer mal encuentro con un submarino pequeño.

¿Existirá alguna base en estas costas?»

Transportes marítimos y ferroviarios

Por la honda perturbación que experimenta el tráfico marítimo nacional a consecuencia, como nadie ignora, de lo muy restringida que, por causa de la guerra, se encuentra la navegación mercante, parecía que la crisis de los transportes, que de un modo tan directo afecta al comercio, sólo existe y podía referirse a los de mar; pero ahora resulta, y se está viendo prácticamente todos los días, que es mucho mayor, más intensa, perturbadora y grave para las transacciones mercantiles la que padecen los transportes ferroviarios.

Apenas pasa día sin que se oigan quejas y lamentaciones en diversas comarcas productoras acerca del estancamiento de mercancías en las estaciones de ferrocarriles por la falta de vagones y de la paralización altamente perjudicial que experimentan las expediciones de unas regiones productoras a otras consumidoras o de mero tránsito.

Debe advertirse que las Compañías que efectúan los transportes marítimos son españolas, verificando el tráfico con barcos propios, en los que ondea la bandera nacional; y que las Empresas ferroviarias son todas, o en su inmensa mayoría, extranjeras, o al menos constituidas con capitales que no son nacionales.

Las Empresas navieras padecen las consecuencias de la guerra de un modo directo, pues elementos extraños son los que destruyen los barcos, echan a pique las naves y las mercancías y ponen en riesgo frecuente la vida de las tripulaciones españolas, cosa que no sucede ni puede ocurrir, y de ello hay que alegrarse, con las Compañías ferroviarias, cuyos capitales, Consejos de Administración, material de tracción y de carga y alto personal, y mucho del subalterno, son extranjeros; no viéndose expuestos, por funcionar y existir dentro de nuestras fronteras, de los perjuicios y daños directos que proceden de la guerra.

Si hacer notar esta importante diferencia, el Círculo de la Unión Mercantil expone a los Poderes públicos, en un razonado documento, la gran anomalía que actualmente se observa en el tráfico ferroviario, culpando de ello al influjo abusivo que ejercen las Compañías de ferrocarriles, pidiendo se las obligue a regularizar el tráfico, a reducir los plazos del transporte, a poner en circulación material suficiente para que desaparezca la paralización que se observa en el envío de las mercancías, y, en fin, a que se cumplan los preceptos y disposiciones de la legislación del ramo, presionando esas Empresas la garantía indispensable a que toda contratación mercantil tiene dere-

cho, para la satisfacción de las apremiantes necesidades del comercio, de los productores y de los consumidores.

El apremio es grande, y sería de desear que las peticiones del Círculo de la Unión Mercantil fuesen atendidas; pero resultará bastante difícil; porque no es lo mismo exigir esas sanciones legislativas a Compañías o entidades nacionales, como ocurre con las Empresas navieras, cuyos elementos, organización, capitales, material y personal son españoles, y están estimulados al propio tiempo por el más acendrado patriotismo, que exigir y someter el cumplimiento de la legislación española en materia de transportes ferroviarios a Compañías extranjeras que, como es lógico, procuran mejor, y ello no puede causar extrañeza, beneficiarse ellas con las explotaciones aportadas con sus capitales a un país que no es el suyo, a beneficiar a éste en primer término; porque si resulta algún beneficio para nuestro interés nacional, será en segundo término.

Esta diferenciación de circunstancias da lugar a corruptelas y abusos, de que las quejas que promueve en su notable exposición al Gobierno el Círculo de la Unión Mercantil son la más evidente prueba. Claro es que los Poderes públicos, atendiendo al remedio de esos perjuicios que experimentan las clases mercantiles, así como los productores, los consumidores y, en general, cuantos están interesados en la regularización de los tráficos ferroviarios, procurará evitar esos abusos de las Compañías férreas, y adoptará las medidas conducentes para que la crisis que experimenta el comercio y la industria nacional por esos contratiempos e inconvenientes desaparezca o se alivie.

¿Lo conseguirán? Tal vez, sí; quizás, no. Ello dependerá de las circunstancias, pues no es lo mismo ejercer autoridad sobre Compañías, entidades o empresas nacionales que hacer presión sobre organismos y elementos de analoga índole, pero de naturaleza o condición extraña, que aun cuando con el mejor deseo, no pueden prescindir de sus particularismos o conveniencias que han de ocupar sobre cualquier otro interés lugar preferente.

La paz con anexiones

Declaraciones de Mr. Asquith. En la Cámara inglesa hizo recientes declaraciones el ex presidente del Consejo Mr. Asquith, acerca de la fórmula de «paz con anexiones», explicando el concepto en que se debe tomar la palabra anexión.

A continuación reproducimos sus palabras, por estimarlas de interés:

«Habrá anexiones, si esta guerra ha de tener por resultado una paz honrosa y duradera, consistentes en la emancipación de los pueblos oprimidos por el despotismo y los sufrimientos, bajo el peso de los cuales han tenido que vivir hasta el presente.

Los fines por que nosotros hemos desenvainado la espada en esta guerra, no quedarían enteramente realizados, o lo serían de una manera imperfecta, si, en el sentido de emancipación, no verificaran anexiones los aliados.

Es evidente que los miembros del nuevo Comité ejecutivo ruso no protestarían ni un solo instante contra esas anexiones, las cuales no sólo son legítimas, sino necesarias para la unificación de las nacionalidades separadas artificialmente, y para constituir una entidad política coherente de esos pueblos separados que, sin embargo, están unidos por la raza, las tradiciones y la religión.

Las anexiones pueden ser necesarias para la transferencia de territorio, útiles para conservar posiciones estratégicas, indispensables, no para atacar, sino para defenderse contra un ataque futuro; pero no estarán justificadas más que si la experiencia adquirida en la guerra prueba que si no se tienen esas posiciones se estará siempre ante la amenaza de una agresión.

Estas tres formas de anexiones son perfectamente legítimas, y cuando el Gobierno ruso pide que nos declaramos con él contra las adhesiones, se refiere, sin duda, a las que significan la conquista con el fin de extensión del territorio y de engrandecimiento político y económico; lo que todos los miembros de esta Cámara, y nuestros compañeros de los países aliados, estamos evidentemente poco dispuestos a practicar o justificar.»

La ganadería de Murube

Sevilla, 30.—El capitalista madrileño don Juan Manuel Urquijo ha adquirido la ganadería de la vida de Murube.

Hoy se ultimó la venta de la ganadería, que consta de 1.025 cabezas, pagadas por el señor Urquijo a más de mil pesetas cada una.

También el mismo capitalista ha adquirido el cortijo de Juan Gómez, en que pasta la ganadería.

Esta correrá de cuenta del nuevo propietario desde el 15 de Junio, y a partir de esta fecha los toros de Murube se lidiarán con el nombre de Carmen de Federico, esposa del Sr. Urquijo.

Para la realización del negocio han influido mucho Joselito y Rafael Gallo, y como mediadores han intervenido Fernando el Gallo y Juan Soto.

Entre la gente taurina se comenta la venta, por la cuantía de la operación.

Resurgimiento nacional

EL SEGURO MARÍTIMO EN ESPAÑA

La primera Nación que reglamentó el contrato de seguro marítimo fué España, por medio de las célebres «Ordenanzas de Barcelona», promulgadas por los *Concellers* de aquella ciudad en el año 1435.

La potente Asociación que, con el nombre de *Lloyd's*, ha conseguido extender sus operaciones por todos los ámbitos de la tierra, fué creada en Londres tres siglos más tarde, allá por el año 1770, tomando por título el apellido de Edward Lloyd, dueño de un café de Lombard Street, cerca de la Bolsa, donde tuvo su primitivo domicilio dicho organismo.

No obstante ser nuestro abuelo el más antiguo en esta rama del seguro, quedamos rezagados en la marcha progresiva que las demás naciones le imprimieron hasta el punto que, actualmente, el seguro marítimo español arrastra una vida de extremo raquitismo.

Esta decadencia no obedece en manera alguna a falta de negocios españoles, como lo demuestra el gran número de Sociedades extranjeras que tienen establecidas sucursales o Agencias en España, realizando pingües beneficios que debieran ser de otra suerte un positivo rendimiento para el capital nacional.

No pasan de doce las Compañías nacionales que operan en este ramo, y exceden de 40 las extranjeras; no siendo aventurada la afirmación de que el encaje de primas de negocio netamente español que consiguen las primeras, alcanzará escasamente a la cuarta parte de la suscripción que obtienen las segundas; y fuerza es confesarlo, aunque ello nos cause rubor: la parte más considerable del negocio español emigra como consecuencia de contratos efectuados directamente en el extranjero.

La situación geográfica que ocupa España en el continente europeo, con la dilatada extensión de sus costas, nos da derecho a ocupar un puesto preferente como nación marítima, figurando entre las primeras en este ramo del seguro.

Siendo esto así, y poseyendo una potencialidad de negocio considerable, no existen racionalmente motivos que impidan constituirse en España Sociedades genuinamente nacionales, que, adoptando modernos procedimientos, obtenga para sí los positivos beneficios que rinde esta importante rama de la aseguración. Es más: por deber patriótico debemos todos fomentar las iniciativas que aparezcan en este sentido, apoyando el loable esfuerzo que supone reintegrar a España esa fuente importante de sanados rendimientos.

Para remediar, en alguna medida, los males que dejamos apuntados, se ha constituido en Madrid la Sociedad anónima *Lloyd de España*, basada en procedimientos que, siendo nuevos en nuestro país, tienen por modelo la organización de instituciones potentísimas que en otras naciones actúan con maravilloso éxito y que en síntesis es el siguiente:

El *Lloyd de España* establece, independientemente de su capital social, como Sociedad anónima, un grupo o núcleo de partícipes, los cuales al suscribirse fijan a su libre voluntad la participación máxima que desean en cada operación de seguros que acepte la Sociedad, obligándose ésta a ceder a cada uno de dichos partícipes la parte que proporcionalmente (dentro siempre del límite fijado) le corresponda de cada operación, haciéndoles abono mensual de las primas correspondientes y cobrándoles la parte que les corresponda de los siniestros y averías.

Esta manera de operar implica enormes ventajas para el gran y pequeño capitalista, que con absoluta garantía pueden participar de los beneficios excepcionales que rinden estos negocios.

Por la verdadera novedad de su procedimiento, consignaremos algunas de estas ventajas dentro de los límites que nos permite esta reducida información.

Siendo a voluntad del suscriptor fijar la participación máxima que desea, permite la inversión del pequeño capital en una gran Empresa con interés directo en cada negocio.

No se precisa que este capital sea desembolsado en las Cajas de la Sociedad, adquiriendo acciones de la misma, puesto que al suscriptor sólo se le exige que constituya en depósito

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Aumento de fuego en el frente inglés.—Limitada actividad en el francés.—Ataques rechazados.

Berlín, 30.—En el arco de Vytschaete aumentó ayer el fuego entre los combatientes. También en el canal de La Bassée y en algunos sectores a ambos lados del Scarpa hubo intensa lucha de artillería. Se malograron en varios sitios avances exploradores ingleses.

Durante el día fué muy limitada la actividad del fuego en todos los sectores. Por la noche los franceses intentaron varias sorpresas en la granja de Hurtebise y cerca del molino de Vaulere, las que se malograron debido a la vigilancia de las dotaciones de nuestras trincheras. Un ataque que hizo irrupción en la pendiente Este del monte de Poehl, en la Champagne, y dirigido contra nuestras trincheras, fué rechazado.

Acuerdos del Consejo nacional socialista.

París, 30.—El Consejo nacional del partido socialista francés aprobó en la reunión de esta tarde una moción asociándose a la iniciativa de los revolucionarios rusos, la cual tiende a provocar una reunión plenaria internacional.

Se decidió enviar una delegación a Estocolmo para que en las conferencias preparatorias exponga los puntos de vista de los socialistas franceses en la acción común destinada a la preparación de la paz, según los principios formulados por el Gobierno provisional de Rusia.

La delegación francesa llevará también la comisión de entenderse con estos últimos en lo que respecta a la reunión internacional.

Nuevo bombardeo de Reims.

París, 30.—Durante el día 24 la artillería alemana ha arrojado sobre la ciudad de Reims 200 granadas.

Insurrecciones fracasadas.—Actividad de la artillería.

Londres, 30.—Algunas incursiones enemigas fracasaron la noche anterior al Sur y al Oeste de Messines. Hemos ejecutado con éxito golpes de mano al Norte del bosque Ploegsteert. La artillería enemiga ha estado muy activa la noche última en las proximidades de Bullecourt y sobre las dos orillas del Scarpa.

Éxito local inglés.—En combates aéreos los ingleses derriban ocho aparatos alemanes y pierden cinco.

Londres, 30.—Esta mañana ejecutamos con éxito un golpe de mano al Este de Richebourg-l'Avoué.

En los combates aéreos derribamos dos aeroplanos enemigos, y otros seis tuvieron que aterrizar con averías.

De los nuestros faltan cinco.

Las operaciones en Italia

Disminuye la actividad ofensiva italiana.—Ataques rechazados.—Pérdidas italianas.

Viena, 30.—Disminuyó bastante la actividad en todo el frente del Isonzo. Al Norte del valle del Vipbach se limitó la lucha a duelos de artillería en la llanura del Carso. Después de cuatro días de encarnizadas luchas, la ofensiva italiana se redujo a ataques parciales. Hoy, al anochecer, renovó el enemigo sus tentativas por tres veces consecutivas; sin embargo, los valientes tiradores de Estiria y del litoral rechazaron todos los ataques enemigos, haciendo prisioneros a seis oficiales y 300 soldados.

Cerca de Costanzica las columnas italianas fueron dispersadas por nuestra artillería. Todos los datos recogidos demuestran la enormidad de las pérdidas enemigas, que superan a las sufridas en las anteriores luchas en el Isonzo. Todo el frente delante de nuestras trincheras está cubierto de cadáveres enemigos.

En el frente de Carinthia y del Tirolo no ha cambiado la situación.

Teatro Sureste de operaciones.—No ocurrieron acontecimientos de importancia.

Ataques austriacos.—Actividad de la artillería.

Éxito local italiano.—Botín de guerra.

Roma, 30.—En el Carso el enemigo ha desplegado ayer una gran actividad de artillería y de bombardeo con el fin de impedir los trabajos de refuerzo de nuestras líneas.

El enemigo intentó un ataque contra nuestras posiciones a lo largo del camino de hierro al Este de San Giovanni de Duino; pero fué rechazado por nuestro fuego. Al Este de Gorizia, durante la noche del 27 al 28 y en todo el día de ayer, el enemigo ha renovado sus disparos, concentrando intensamente el fuego de todos los calibres sobre las alturas de la cota 126, al Sur de Grazigna.

La intervención eficaz de nuestras baterías ha dispersado varias veces los destacamentos de asalto enemigos que se reunían en las trincheras avanzadas.

Las acciones de artillería en la zona del Vodice contra nuestras posiciones de la cota 652 han sido todas muy violentas.

Importantes destacamentos enemigos se lanzaron al ataque por la mañana contra la cima de la cota; pero se estrelló contra la rápida reacción de nuestras tropas.

Por el contrario, a pesar de la tenaz resistencia del enemigo oculto en las cavernas, nuestra infantería ha llevado a cabo ayer importantes ataques.

Las operaciones en Rusia

Aumenta la actividad entre los combatientes.

Berlín, 30.—Teatro oriental de la guerra.—En varios sectores del frente aumentó en estos últimos días la actividad del fuego.

La lucha en los Balkanes

Ataque rechazado.

Berlín, 30.—Frente macedónico.—El fuego fué intenso en el arco del Czerna.

En la orilla occidental del Vardar, vanguardias búlgaras rechazaron a varias compañías inglesas.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Pormenores del hundimiento del «Lanfranc».

Londres, 30.—Se han recibido detalles de la heroica conducta de las tropas británicas a bordo del barco-hospital torpedeado «Lanfranc», y de los trabajos de salvamento llevados a cabo por los destroyers que le escoltaban. El barco fué torpedeado a las siete y cuarenta de la tarde, parando inmediatamente las máquinas.

Uno de los torpedos destruyó la cabina de radiotelegrafía, quedando sin poder prestar servicio, y algunos de los botes salvavidas quedaron también destruidos.

Mientras se arriaba un bote de babor, varios de los prisioneros alemanes, que se encontraban en un gran estado de pánico, saltaron a él. Las cuerdas que los soportaban se soltaron, cayendo el bote con la proa primero. Todos sus ocupantes cayeron al mar; pero fueron salvados después por los botes de los destroyers y por algunas embarcaciones de vela que aparecieron en escena.

Entonces los destroyers se acercaron al costado del buque que se hundía. Este no fué fácil de llevar a cabo, pues el mar estaba bastante agitado. Se empezó a transbordar los heridos a los botes. Esto fué seriamente dificultado por los alemanes, aterrorizados, hasta que se tomaron las más estrictas medidas para imponerse a ellos, y se dieron órdenes de salvar primero todos los súbditos británicos.

Finalmente, fueron trasladados todos los heridos, y el médico en jefe declaró que había visitado todas las literas y que no quedaba nadie.

El trabajo fué realizado pronto y sistemáticamente; pero durante su realización dos de los destroyers corrieron gran riesgo de ser hundidos por el «Lanfranc». Estos dos destroyers se apartaron en el momento preciso después de haber terminado un trabajo muy complicado, cuyo mérito es debido a sus oficiales y tripulantes.

Combate entre un submarino alemán y un buque inglés.—Un barco español en peligro.

Málaga, 30.—Los tripulantes del vapor «Puebla», fondeado en este puerto, refieren que, durante su viaje, en aguas de Gibraltar estuvo el buque a punto de irse a pique en la misma forma que se hundieron en aguas francesas los mameles de San Sebastián.

El «Puebla» fué cogido súbitamente entre los fuegos de un submarino alemán y de un buque inglés de los que hacen servicio de patrullas, durante un combate que duró cuarenta y cinco minutos.

Algunos proyectiles rozaron el buque español.

Entretanto, el comandante del submarino pedía por señales la documentación al capitán del «Puebla». Este fué autorizado para proseguir su viaje libremente.

Aunque los tripulantes del buque español no pudieron apreciar la magnitud de las averías del buque inglés, se supone que fueran de bastante importancia.

Un barco hospital inglés, torpedeado.

El Almirantazgo comunica que el barco hospital británico «Dover Castle» ha sido torpedeado, sin previo aviso, el día 26 de Mayo a las seis de la tarde, en el Mediterráneo. A las ocho y treinta fué torpedeado de nuevo, hundándose seguidamente.

La totalidad de los pacientes y el personal del hospital fueron transferidos a otros barcos, siendo salvada también la tripulación, con excepción de seis hombres, que han sido echados de menos y que se teme hayan perecido a consecuencia de la explosión.

El torpedeamiento del «Hilary».

El crucero mercante británico armado «Hilary» ha sido torpedeado y hundido, en el mar del Norte, pereciendo cuatro hombres a causa de la explosión.

Torpedero inglés hundido.

Londres, 30.—El torpedero británico destruido y hundido como consecuencia de una colisión no ha causado ninguna baja en su tripulación.

Otro vapor hundido.

La Coruña, 30.—A cuatro millas del puerto de Corme ha sido hundido por un torpedo un vapor sueco de 3.000 toneladas, de nombre desconocido.

Unos pescadores recogieron los naufragos.

El mismo submarino que torpedó al vapor noruego detuvo al vapor español «Plencia», de la matrícula de Bilbao, revisándole la documentación y permitiéndole continuar su viaje.

Llegada de naufragos.

Cádiz, 30.—Se encuentran en ésta los naufragos del vapor noruego «Atnoma», que ha sido cañoneado por un submarino alemán.

El suceso ocurrió el día 18 de Abril.

Procedía de Vallmornes y se dirigía a Génova con carga general.

Cuentan los naufragos que fueron cañoneados sin previo aviso.

El «Atnoma» desplazaba 5.000 toneladas.

Resultaron muertos el tercer maquinista y tres fogoneros.

La tripulación se componía de rusos y noruegos, un italiano, un inglés y un argentino.

Tres horas antes el mismo submarino torpedó a otro vapor, también noruego.

Los naufragos del «Atnoma» se salvaron en unas lanchas, en las que llegaron a la playa después de sufrir muchas penalidades por el estado del mar.

La pérdida del «Eizaguirre»

La tripulación.

La tripulación que llevaba el «Carlos Eizaguirre» al zarpar de Cádiz el 27 de Abril, a las siete de la tarde, componíanla el capitán, don Fermín Luzarraga, el capellán D. Justo Abellán, el médico D. Antonio Mas, el sobrecargo D. José Ruiz el oficial primero D. José María Salgado, el segundo D. Luis Lazaga, el tercero D. Ramón Gómez, el agregado D. Isidro Maristany, el telegrafista D. Alfonso Macho, el contramaestre D. Juan Atienza, el segundo D. Rosendo Herreros, el carpintero Angel Zárate, el pañolero Cristóbal Mora, los marineros José Blasco, Tomás Peña, Pedro Solas, Juan Piñero, Juan Soler, Bartolomé Soriano, José Juárez y Domingo Linares; los mozos José Pérez, Rafael Sánchez, José Silva, Joaquín García y José Pérez Ortuño; los grumetes José Debesa, Tomás Agulló, Francisco Colomé y José Aravi; el paje Cristóbal Márquez, el primer maquinista Roberto Walter, el segundo José Ramos, el tercero Manuel Aguilar, el cuarto Onofre Manzanares, el ayudante de máquinas Alejandro Fernández y el electricista Antonio González.

Detalles biográficos.

El capitán del «Carlos Eizaguirre», D. Fermín Luzarraga era natural de Busturia (provincia de Vizcaya), soltero, había nacido en 1862, estaba en posesión de cruces del Mérito Naval y Militar.

Navegaba en el «Isla de Luzón» cuando la guerra yanqui, habiendo acompañado a la escuadra del almirante Cámara en la travesía del canal de Suez con otros trasatlánticos.

Había navegado en muchos buques; era capitán del «Carlos Eizaguirre» desde el 24 de Abril de 1914.

El primer oficial, D. José Salgado Moreno, era gaditano; su familia vive en Puerto Real; era casado y con hijos.

El segundo oficial, D. Luis Lazaga, que se ha salvado, era natural de San Fernando y su familia reside en Madrid.

El tercer oficial, D. Ramón Gómez Fornels, era natural de Barcelona, hijo de un coronel de Caballería.

El agregado, D. Isidro Maristany, que se ha salvado, es natural de Masnou (Barcelona).

El capellán, D. Justo Avellán Lacruz, era natural de Huesca; había nacido en 1871; sirvió, durante ocho años, en la iglesia de Nuestra Señora de Belén, en Barcelona.

Fué también capellán de las factorías de Río de Oro.

El médico, D. Antonio Mas de Avia, era natural de Barcelona, y había nacido en 1867.

El oficial sobrecargo, D. José Ruiz Morales, era natural de Arnedo (Logroño).

Un cónsul español, ahogado.—Pésames a la Traslántica.

Cádiz, 30.—En Cádiz embarcaron a bordo del «Eizaguirre» 15 pasajeros.

Entre los ahogados figura D. Carlos Gordón y Sánchez Romate, joven perteneciente a una muy aristocrática familia jerezana y muy estimado por su simpatía y recta cultura.

El Sr. Gordón pertenecía a la carrera consular y había representado a España con gran acierto en América, y últimamente en Arcilla. Ahora iba a poseer un destino de su nuevo destino de cónsul de España en El Cairo.

El Sr. Gordón, para evitar a su familia la incertidumbre a que pudiera dar lugar la ruta por el Mediterráneo, que cae dentro de la zona del bloqueo submarino, había emprendido el viaje a bordo del «Eizaguirre», para ir a su destino doblando el Cabo de Buena Esperanza.

También se supone desaparecido al ingeniero madrileño Sr. Almonte.

El delegado de la Compañía en Cádiz, don Carlos Barrié, recibe muchas visitas de pésame. El alcalde fué el primero en visitarle.

Mujeres y niños desaparecidos.

Londres, 30.—Un despacho dice que entre los desaparecidos figuran doce mujeres y cinco niños, y que no hay esperanza alguna de que se hayan salvado más tripulantes o pasajeros que los ya conocidos.

NOTAS POLITICAS

Consejo de ministros.

A las once y media de la mañana se reunieron los ministros en la Presidencia.

A la una y media terminó la primera parte del Consejo, y de éste facilitaron la siguiente referencia:

El ministro de la Guerra firmó el ascenso del general de brigada Sr. Núñez de Prado a general de división y al del coronel D. Pedro Lozano a general de brigada.

Llevó también al Consejo varios expedientes de condena condicional y algunos indultos reglamentarios de penas leves.

El ministro de Fomento dió cuenta al Consejo de varios expedientes de trámite, entre ellos uno que afecta al puerto de La Coruña y otro a Villanueva de Arasa.

También trató del problema de los transportes.

El ministro de Instrucción pública informó de la ponencia que le había sido encargada acerca de la armonía ibérica. Esta ponencia pasará a informe del Consejo de Estado.

Esta es la breve referencia que nos dieron de lo hasta entonces ocurrido en el Consejo.

Los ministros quedarán a almorzar en la Presidencia para reanudar después la reunión del Consejo.

Este, según manifestaron, no terminará hasta las cuatro de la tarde.

El presidente del Consejo estuvo largo rato, antes del Consejo, celebrando una entrevista con el director general de Seguridad. Se cree que estará relacionada con la proyectada manifestación neutralista del domingo próximo.

El Sr. Bureil, a la entrada del Consejo, desmintió que hubiesen estallado algunos petardos en varias estaciones de Barcelona. El gobernador interino de aquella provincia le dijo en un telefonema que lo ocurrido fué que unos muchachos habían puesto unos fulminantes en la vía férrea y, al pasar el tren, se produjo una pequeña detonación sin importancia, como lo prueba el hecho de que la Prensa no se ocupa de este incidente.

INFORMACION DE GUERRA

Matrimonios.

Se concede real licencia para contraer matrimonio al capitán de Infantería D. Santiago López Pita.

Destinos.

Pasa a situación de reemplazo voluntario el comandante de Caballería D. Pedro Aguilar Ponce.

Destínase de plantilla al servicio de aeronáutica militar el médico primero D. Antonio Pérez Núñez.

Idem en Comisión al servicio de aeronáutica y agregados a la Escuela Central de Tiro a los capitanes de Artillería D. Vicente Balbás y D. Carlos Cifuentes.

Profesorado.

Destínase de ayudante de profesor a la Academia de Infantería a los primeros tenientes D. Basilio Blanco, D. Antonio Martín y don José Recucho.

Se dispone que el comandante profesor de la Academia de Ingenieros D. Rogelio Ruiz Capilla continúe en dicho Centro hasta los exámenes extraordinarios de Septiembre próximo.

Ascensos.

Se concede el empleo inmediato al segundo teniente de Inválidos D. Eugenio Millá y al sargento D. Pedro Pardo.

Retiros.

Se concede el retiro para Mahón al teniente coronel de Estado Mayor D. Antonio Vitorio; para Barcelona, al comandante de artillería D. Patricio Márquez de la Escosura, y causa baja en el Cuerpo por inutilidad el comandante de Carabineros D. Gregorio Fernández Arroyo.

Carabineros.

Se concede la eliminación de la Escala de aspirantes a ingreso en Carabineros al primer teniente de Infantería D. José Fe Llorens.

Cartera militar.

Se dispone que en todos los ferrocarriles secundarios con garantía de interés por el Estado se admita el uso de la «Cartera militar de identidad».

Matrimonios.

Se conceden reales licencias para contraerlos a los capitanes de Infantería D. Manuel Villalón, D. José Toro y D. Gervasio Alonso, y a los sargentos D. Angel Hueso, D. Ricardo Asensio y D. Manuel Martín.

Vida madrileña

En la capital de la Monarquía española se observan no pocos resabios pueblerinos, que hablan poco en favor de la orientación culta que debe existir en las grandes poblaciones...

CAS

Se reanuda la primera parte de la siguiente...

co, de elemental olvido de la vida de relación social, que es base firme y primordial la más amplia libertad individual hasta el límite único en que comienza la del convecino, cabe un libre uso de cumplimiento de deseos, siempre y cuando no cause molestia al que convive a nuestro lado e iguales derechos ostenta.

Enrique López de Pereda. (Capitán de corbeta.)

Madrid, 27 Mayo 917

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 28, Día 29. Includes entries for 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior, 4 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles, and Cambios sobre el Extranjero.

Aventuras de balleneros

Exitos y fracasos.—Naufragios y tragedias.—3.500 millas en bote.

La pesca de la ballena, industria en que tanto sobresalieron en tiempos pasados los marineros españoles, decae visiblemente. Aunque los grandes vapores han sustituido a los antiguos veleros, y el cañón al arpón lanzado por el vigoroso brazo de un curtido lobo de mar...

La buena suerte de aquéllos, o la mayor abundancia de grandes cetáceos en aquel tiempo, pudo más que los progresos náuticos del siglo xx.

Probablemente no ha habido jamás un ballenero que haya vuelto al puerto con tan rico cargamento como el que llevaba el «South America», de Providencia (Estados Unidos), el año 1849. Después de un viaje de veintiséis meses, el buque desembarcó 5.300 barriles de aceite, 200 de esperma y 50.000 libras de ballena en bruto...

El barco y su equipo habían costado cerca de treinta y seis mil duros. Al cabo de poco más de un año, en Septiembre de 1865, regresó con 1.391 barriles de aceite y 22.650 libras de ballena, y vendió estos productos en ciento cincuenta mil duros.

Con estas dos expediciones contrasta la del brick «Emeline», de Nueva Bedford, que saltó al mar en Julio de 1841, y a los veintiséis meses volvió con diez barriles de aceite solamente, y, por añadidura, sin su capitán, que murió en uno de los accidentes de la pesca. Del mismo puerto salió el 21 de Julio de 1857 el barco «Junior», que regresó el 20 de Agosto de 1858 sin un solo barril de aceite...

Y menos mal que el «Junior» no naufragó, ni fué atacado por los salvajes, como les ocurrió a otros balleneros. Todavía se recuerda en la importante estación ballenera de Nantucket la triste suerte del «Essex», que el 29 de Noviembre de 1819 fué echado a pique por un cachalote a unas cuatrocientas millas de las islas Marquesas. La tripulación, en número de veintidós hombres, pudo refugiarse en los botes y desembarcar en la isla de Disko, completamente desierta. De allí decidieron pasar a Juan Fernández, a excepción de tres individuos que prefirieron adoptar la vida robinsonesca...

Un barco inglés encontró otra de las lanchas con el capitán y un marinero, y el contramaestre y otros dos fueron hallados en otra. Los informes de los salvados permitieron rescatar a los tres hombres que se habían recluido en la isla Disko. Más horrible todavía fué la tragedia del «Oenox», un buque ballenero americano que en Abril de 1825 se estrelló contra una de las islas Fidji. Los tripulantes, que también eran veintidós, pudieron salvarse y fueron muy bien recibidos por los indígenas; pero a los pocos días llegaron allí los habitantes de una isla vecina, y al verlos, mataron a veinte. El único que quedó con vida pudo escapar y refugiarse en la selva, y más tarde fué recogido por un barco y devuelto a los suyos, sano y salvo.

Pero el viaje más dramático hecho por un barco ballenero ha sido el del «Globe», que en Enero de 1824 salió de Nantucket con el capitán Worth. Cuando navegaba por el Pacífico, la tripulación, soliviantada por un timonel llamado Comstock, mató al capitán mientras estaba durmiendo, arrojó al agua a dos contramaestres y fusiló a otro, todo ello sin motivo alguno justificado. Solamente seis de los marineros se negaron a tomar parte en aquel crimen, y cuando llegó el barco a las islas Mulgrave, los demás no les permitieron desembarcar. Aprovechando unas horas en que quedaron solos a bordo, estos seis cortaron las amarras y se hicieron a la vela, llegando a Valparaíso, donde denunciaron a sus compañeros y obtuvieron el auxilio necesario para regresar a Nantucket.

Poco después, un barco de guerra marchó a las islas Mulgrave para apoderarse de los rebeldes; pero cuando llegó a ellas, sólo quedaban vivos dos de los marineros. De los otros, uno había sido ahogado por sus confederados; a Comstock lo mató en una riña un tal Silas Payne, y los demás fueron muertos por los indígenas, que tenían los excesos de aquella gente, sólo ocupada en pelearse y matarse. Los dos supervivientes fueron llevados a América y juzgados; pero se comprobó que apenas habían tenido complicidad en lo ocurrido, fraternizando con los revoltosos sólo por miedo, y fueron absueltos. Entre los dos escribieron un libro relatando aquel sensacional viaje, libro hoy muy buscado por los aficionados a este género de literatura.

Entre las historias curiosas de balleneros, no debe omitirse la de la tripulación del «Canton», un barco americano que el 4 de Marzo de 1856 naufragó en unos arrecifes situados a 2° 45' de latitud Sur y 173 de longitud Oeste. Los balleneros descendieron al arrecife, pero en él no encontraron nada que fuese comestible, y en cambio, observaron que la temperatura, elevadísima durante el día, bajaba enormemente. Resistieron allí, con todo y con eso, un mes, hasta que no pudieron más y se embarcaron en los botes, con ánimo de ir a otras islas, distantes unas ochocientas millas.

A los cuarenta y cinco días de navegación llegaron a las islas de los Ladrones, donde se procuraron cocos, pescado y aves; pero ni una gota de agua. Embarcaron luego de nuevo, en dirección a Tinian, donde sólo pudieron obtener pan y agua, pues el gobernador de la isla, tomándolos por piratas, se negó a auxiliarlos, y después prosiguieron hasta Guam, donde llegaron a los cuatro días. Habían recorrido, en total, 3.500 millas en bote; probablemente es el viaje más largo que se ha hecho en lanchas abiertas.

El Patrón de los Ingenieros

En la tarde de ayer dieron comienzo los festejos cuarteleros con que las tropas de Ingenieros de la guarnición de esta corte celebran la festividad de San Fernando.

En el cuartel de la Montaña y en el Centro Electrotécnico hubo comida extraordinaria de suboficiales, brigadas, sargentos y obreros aventajados. Por la tarde, en el patio del cuartel de la Montaña se celebró un festival acrobático, seguido de una representación cinematográfica y de fuegos artificiales.

En el cuartel del Pardo hubo elevación de globos grotescos, cuecas, carreras en sacos y una velada teatral en la que los soldados y clases de Telégrafos representaron la comedia «El amor que pasa» y el sainete «La cantina».

A las diez de la mañana de hoy se celebró en el patio del cuartel de la Montaña una misa de campaña, a la que asistieron, formados, los

regimientos de Ferrocarriles, Telégrafos, segundo de Zapadores y fuerzas del Centro Electrotécnico.

Asistieron también todos los jefes y oficiales del Cuerpo residentes en Madrid, que no tienen puesto en filas. En representación de Su Majestad asistió su ayudante el coronel Echagüe; en la del infante D. Carlos, el capitán de Artillería marqués de Hoyos, y en la del ministro de la Guerra, el capitán de Ingenieros Sr. Sáiz.

Asistieron asimismo los generales procedentes del Cuerpo, Sres. Marvá, Urzáiz, Arteta y Cañizares.

Terminada la misa se verificó la distribución de los premios «Diriela» y del «Español Incógnito» a los soldados y clases que más se han distinguido por su comportamiento y buena conducta.

Después salieron las tropas a la explanada, y volvieron a entrar en el cuartel para desfilar en columna de honor ante la representación de Su Majestad y de las autoridades.

A las doce se dió a la tropa un succulento rancho extraordinario. Mañana a las diez se dirá una misa de réquiem en memoria de los jefes y oficiales y tropa fallecidos durante el año.

Espectáculos para mañana

GOMEDIA.—A las diez, Los cuatro Robinsons.

A las cinco y media, Los cuatro Robinsons.

APOLO.—A las seis y cuarto, El tesoro. A las diez y media, El asombro de Damas y Perla Negra.

COMICO.—A las siete, Las morenas y las A las diez, Ministerio de estrellas y Las morenas y las rubias.

NOVEDADES.—A las seis, Serpentina y confetti.

A las siete y cuarto, La chicharra. A las nueve y cuarto, Carcereras. A las diez y cuarto, La tarasca del barrio. A las once y tres cuartos, El corto de genio.

PARISH.—A las nueve y media, gran función desempeñada por la compañía de circo. Director, William Parish.

A las cuatro y media, gran función de gala. REINA VICTORIA.—A las seis y media, La señorita capricho. A las diez y media, La dama blanca.

CHANTECLER.—Variadas funciones desde las 7 de la tarde, tomando parte notables artistas.

MADRILEÑO.—Grandes secciones de variedades a las siete, diez y media y once y media, atrayente y sugestivo espectáculo.

PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo (grandes éxitos).

CIRCO REINA VICTORIA.—Compañía ecuestre, gimnástica, acrobática.—Todos los días, notables debuts de artistas, españoles y extranjeros.

CINEMATOGRAFO

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

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 89.

MEMORIAS

DE

UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

esta línea es por lo común de doscientas brazas. El vigía, colocado siempre en lo alto del mastelero, nos mostraba con un globo de papel blanco atado a la punta de un palo largo, la dirección que tomaba la ballena; aún no nos había apercibido, y nuestras ligeras piraguas corrían a la desesperada por ver cuál se llevaba la gloria de clavar primero al cetáceo.

El oficial, en pie sobre el codaste, maniobraba con una mano y remaba con la otra; envidioso por la delantera que cualquiera de sus compañeros podría tomarle no cesaba de decir a los suyos: ¡Adelante, hijos! ¡Valor, muchachos! ¡redoblemos, tripli que-

vorable de darle la lanzada que recibió a un tiempo por ambos costados; entonces desapareció en la profundidad de las aguas.

El contramaestre, que la tenía arponeada, le largó sus doscientas brazas de cable, a las que tuvo que añadir las nuestras que también desaparecieron; ya iba a añadir nueva cuerda, cuando sintió aflojar la suya y subir con igual rapidez que había bajado; a pocos instantes vimos reaparecer el monstruo que arastró tras sí con una ligereza increíble nuestras cuatro piraguas ahosados unos tras de otros hasta que la fatiga o el arpón que le desgarraba los intestinos la detuviesen.

Mientras que así éramos paseados, la embarcación, tripulada por seis hombres, nos seguía lo más cerca que podía, para ver mejor el éxito de nuestra pesca y evitarnos el trabajo de arrastrarla a mayor distancia.

Entretanto, al cabo de media hora, la ballena se detuvo, volvió a zambullirse dos veces consecutivas, y a la tercera se encontró mi piragua la más inmediata a ella; yo la vi levantarse batiendo sus enormes nadaderas y abrir su ancha boca rodeada de barbas, de la que salía un ruido confuso semejante al del viento.

Me sería imposible pintar el efecto que causó en mí aquella formidable masa de carne, cuando a pocas brazas de nuestra piragua, se lanzaba a despe-

rarlos los remos ¡ahí está, poco falta para alcazarla!...

Y nuestros brazos se encogían y se extendían con velocidad abriendo paso por entre las olas nuestros veinticuatro remos acompasados.

La ballena, habiéndonos visto, zambulló en el momento de alcanzarla. Seguimos el remolino que iba haciendo durante cinco minutos, y no tardamos en ver agitarse el agua en pequeñas olas y burbujas por intervalos.

—La ballena va a soplar, dijo el contramaestre que mandaba una de las piraguas.

Y haciendo señas a los demás para que rodearan el espacio agitado, ordenó a su arponero que estuviese pronto a lanzar su arma cuando él presentase la proa de su piragua por un costado de la ballena.

Casi no había terminado de dar esta orden cuando ya estaba ejecutada. El animal, herido en la coyuntura de una nadadera, se enfureció y dió un latigazo en el agua con su enorme cola, que inundó casi todas las piraguas.

Reclamamos algunas brazas para evitar los golpes y aprovechar el momento favorable de lanzarla por el costado; porque aunque la ballena franca no tiene con qué ofender en su boca más que con sus largas barbas, sería imprudente acercarse a ella; nuestras piraguas caracoleaban alrededor del cetáceo, avanzando, retrocediendo, espiondo una ocasión fa-

azarla; no pude mirarla sin espanto; en caso igual dicen los balleneros que el pescador más intrépido no la ha visto sin estremecerse la primera vez; que el miedo le hace detenerse la segunda; pero que la tercera la mira como si tal cosa.

Sin embargo, hacía hora y media que la seguíamos, y ninguno le había atestado aún el golpe mortal. Hube un momento de indecisión, que fué interrumpida por una piragua que terminaba la fila.

Se desprendió y fué a atacar la ballena por el lado opuesto del arpón, mientras que los demás la sujetábamos.

Hasta que la ballena recibió muchas lanzadas de la piragua que la hostigaba, no se decidió nuestro oficial ponerse delante del monstruo; pero cuando le pareció que podía acometerse sin gran peligro se colocó enfrente de su cabeza, como si hubiera ido a sepultarnos en aquella enorme boca.

Ya estaba la ballena casi tocándonos, el oficial hizo girar con rapidez la piragua a la derecha; mientras el animal se volvía para seguir nuestro movimiento, la proa de la piragua se encontró recta con su espalda.

Entonces pasó el oficial rápidamente al puesto del arponero, se armó de una lanza, aprovechó el momento en que una nadadera estaba levantada,

(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 Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; Cabo Silleire, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:
 Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.
 Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.
 Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.
 Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.
 Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE **CORREOS Y TELEGRAFOS**

DIRIGIDA POR **DON TOMAS SANCHEZ PACHECO**

OFICIAL PRIMER DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos; igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para 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 e Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, mortajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 10.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burlak», 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 2.000 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.ª

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 visítese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares Diario de la Marina

Redacción y Administración: Peligros, 3, pral.

PRECIOS DE SUSCRIPCION
 MADRID... Un mes... 1,50 pts.
 PROVINCIAS... { Trimestre... 5,00 »
 { Semestre... 10,00 »

TARIFA DE ANUNCIOS
 Primera y segunda plana, 4,00 pesetas línea.
 Tercera plana, 3,00 pis.—Cuarta plana, 1,00.

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 a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.
 Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 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, Sabanita, 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.

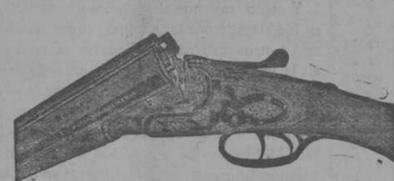
LINEA DE FERNANDO POO
 Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, (escalas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África.
 Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de a 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)

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

¡¡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 Jacometrezo, 45, principal. Academia Moreno 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

YOST

No tiene cinta.

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



Comparad la escritura de la maquina

YOST

con todas las demás.