

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

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

Madrid, Miércoles 12 de Septiembre de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.933.

La aviación marítima

El problema de la aviación naval no es tan sencillo como pudiera creerse a primera vista. Para disponer de un hidroplano susceptible de satisfacer las actuales necesidades de la Marina de guerra no basta sustituir las ruedas de un aeroplano por cualquier sistema de flotadores.

La salida y el retorno de un hidroplano con mar agitada son operaciones bastante más delicadas y difíciles de lo que generalmente ocurre en tierra firme con la partida y el aterrizaje de cualquier máquina voladora, y a más de eso la aplicación de los flotadores voluminosos y relativamente pesados en un avión ordinario modifican sus condiciones de vuelo y aun pueden destruir su equilibrio.

Sin embargo, por grandes que sean las dificultades del problema, se resuelven; y el hidroavión forma hoy parte de una escuadra como el crucero o el contratorpedero. Su papel es muy importante: como explorador de la escuadra enemiga; como elemento de bombardeo es capaz de efectuar grandes trayectorias para ir a lanzar sus proyectiles sobre un lugar determinado; como arma de caza constituye uno de los más temibles adversarios del submarino, porque puede descubrir a éste a cualquier profundidad en que se encuentre en la mar y destruirle en seguida con sus bombas.

El dirigible y el hidroavión se emplean simultáneamente con análogo objetivo por fuerzas navales beligerantes. El primero dispone de un radio de acción más extenso y de una carga útil mayor, y en cambio el segundo, a más de resultar más económico, es también más rápido, más manejable y, sobre todo, menos vulnerable. El dirigible de marina completa la hidroaviación; pero no la puede sustituir en absoluto.

La realización de la hidroaviación implica la solución de tres problemas esenciales:

1.º Suministrar al aparato volador de un sistema flotador capaz de sostenerle sobre el agua; pero sin privarle de adquirir la velocidad precisa para una operación rápida.

2.º Disponer el indicado sistema flotador en forma que su peso y su superficie y su volumen estén de tal modo armónicos que no se altere el equilibrio de aviación en pleno vuelo.

3.º Garantir el aparato al posarse sobre el agua sin que derive, aun cuando haya mucho oleaje.

Por consiguiente, la resolución del problema está casi exclusivamente circunscrita a la minuciosa elección de un flotador que satisfaga las condiciones precedentemente enunciadas; y es preciso también atender a que el flotador ofrezca un mínimo de resistencia al aire y tenga una forma y una fluctuación tal que le impidan perder el equilibrio cuando una ola le asalte.

A más de eso, debe emerger rápidamente, tan pronto como la aviación adquiere velocidad, y, por último, al levar debe ofrecer la resistencia precisa para no ser arrollado por cualquier arrumbada atmosférica.

Esas diversas cualidades son difíciles de conciliar, y sólo a fuerza de minuciosos estudios y numerosas experiencias pueden reunirse en un mismo aparato.

Los primeros ensayos de aeroplanos sobre el agua son ya relativamente antiguos. El ingeniero austriaco W. Kress probó en 1900 un verdadero hidroavión, pero con poca fortuna. En 1905 y 1906 Bleriot y Voisin efectuaron algunos vuelos sobre el Sena, uno de los cuales estuvo a punto de terminar trágicamente.

Hasta 1909, después de experiencias concluyentes de M. Enri Fabre, no entró la hidroaviación en su fase verdaderamente práctica.

El citado ingeniero fué el que construyó el primer hidroavión digno de tal nombre, provisto de flotadores que le permitían sostenerse en el agua y salir de ella, donde volvió a posarse después de magníficos vuelos de algunos centenares de metros.

El hidroavión Fabre era muy original. Presentaba al tipo «patio», y tenía planos sustentadores, motor y propulsor a popa, y aparatos de profundidades y de dirección en la proa. La armadura esquelética era muy interesante, y estaba constituida por trabazones de muy poco peso, pero de enorme resistencia. El sistema flotador se componía de tres piezas: una delante y dos atrás sobre los ejes principales.

Tenía ocho metros, cinco de conjunto y 14 de velamen; pesaba 400 kilogramos, y se movía por una hélice accionada por un motor rotativo de 50 caballos.

Después surgió el hidroavión «Curtiss», que era un biplano, cuyo sistema flotador estaba constituido por una caja rectangular situada a proa del aparato y otra análoga, aun cuando algo más pequeña, a popa.

Los felices ensayos obtenidos con las máquinas voladoras per Fabre y Curtiss despertaron la atención de los principales constructores, y a partir de entonces se han obtenido grandes progresos, logrando en general dotar a las nuevas máquinas de hidroaviación de las condiciones esenciales para su especial utilización, sin dejar por eso de poseer las que se utilizan y caracterizan los aparatos voladores que se elevan desde tierra.

EL ORIGEN DE LA GUERRA

Determinando responsabilidades

Copenhague, 13.—La *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* anuncia la publicación del texto íntegro de los telegramas cruzados entre el Emperador alemán y el Zar de Rusia en 1904 y 1905, de cuyos telegramas la Prensa de la Entente publicó parte con fines tendenciosos.

La *Norddeutsche* señala que estas habladurías, por parte de la Entente, tienen por objeto desviar la atención del mundo de que las declaraciones del ex ministro Suchomlinof y del jefe del Estado Mayor ruso, Yanushkevich, en las que se puso de manifiesto cómo los intrigantes de Petrogrado terminaron lo que antes había sido preparado fríamente por una diplomacia calculadora y no frenada por ninguna traba moral.

El *Berliner Lokalanzeiger* afirma que la actitud de la Prensa neutral en la cuestión del proceso de Suchomlinof y Yanushkevich, respecto a la culpabilidad rusa en la guerra, difiere considerablemente de la de la Prensa de la Entente, adoptada tras largo silencio. No sólo el *Journal de Geneve*, periódico suizo muy afecto a la causa de los aliados, sino también otros diarios, igualmente poco amigos de los alemanes, hacen constar que las declaraciones bajo juramento del general ruso son de la mayor importancia.

La situación en Rusia

KERENSKI Y KORNILOFF

El plan de los que prepararon la revolución rusa, que causó el destronamiento del Zar, se ha vuelto contra sus propios autores. No sabemos cuáles fueron éstos, ni entra en nuestros propósitos buscar el origen del movimiento; lo que interesa al resto del mundo son las consecuencias de haber perturbado la disciplina militar y el orden social.

Destronado el autócrata, no hubo personalidad de bastante relieve para recoger las riendas directivas que hoy se disputan el dictador Kerenski y el generalísimo Korniloff, teniendo éste en sus manos un núcleo de fuerzas que le hará seguramente dueño de la situación.

Entretanto, los soldados se niegan a combatir en su mayoría; los marinos de Kronstadt se han unido a los pacifistas, y no se trabaja en las fábricas que producen efectos bélicos. Claro es que así no puede continuarse la campaña, y este convencimiento se tiene ya en las altas esferas de Inglaterra y Francia, donde se da por liquidada la potencialidad guerrera de la nueva república.

En un conglomerado político tan extenso como era el viejo Imperio de Oriente, tenían que existir añejas reivindicaciones que hoy salen a luz aprovechando la oportunidad de la revuelta.

Filandeses, ucranios, polacos y siberianos reclaman una igualdad de derechos que nunca gozaron, y será preciso atender a sus demandas, so pena de que ellos rompan sus lazos con el aborrecido Sas Petersburgo, de donde partieron su esclavitud y sus desgracias.

Parécia lógico que el régimen republicano atendiese esas justas peticiones llevando a la práctica el lema de «Libertad, Igualdad y Fraternidad», escrito en su bandera; pero una cosa es predicar y otra ser Gobierno, siendo el escudo de la práctica muy propenso a que se estrellen en sus rocas las teorías de los ilusos.

De eso tenemos aquí un buen recuerdo so-

bre el ensayo libertador de 1873, que por poco nos cuesta caer en manos del oscurantismo carlista.

La vitalidad de Rusia es inmensa, y no puede dudarse de que conjurará esta enorme crisis como resolvió otras de importancia que registra su Historia.

Las dificultades de coordinar el esfuerzo de un número tan grande de hombres extendidos en un territorio inculto se han de acrecentar ahora por la penuria que ha producido la guerra, y el agotamiento de las fuentes productoras; mas tan pronto como la paz renazca los graneros de la Besarabia volverán a ser el principal proveedor de Europa, y el comercio asiático devolverá la vida y el bienestar al pueblo ruso, que es laborioso y digno de mejor suerte.

Desde el reinado de Pedro el Grande solamente desaciertos se han visto en los gobernantes del vasto Imperio, siendo inútiles el valor de sus soldados, la abnegación admirable de sus oficiales y la docilidad de la masa social, que seguía humilde a sus conductores.

Una administración corrempida, una justicia vena y una carencia absoluta de métodos or, ánicos tenían que producir los tristes frutos de la Manchuria, donde un pueblo minúsculo venció al coloso de las nieves, y el resultado de la actual campaña que muchos tenían descontento, aunque nadie pudo pensar que llegaría al desastre que presenciamos.

La lección que se deduce de la triste suerte de los rusos no pueden echarla en el cesto del olvido los llamados a dirigir los destinos de las naciones.

Sin un sistema constante de gobierno no hay posibilidad de obtener progresos en la paz ni victorias en la guerra.

H. J.

Los submarinos en Alicante

Alicante, 12.—A las seis de la tarde llegaron el «Extremadura» y los tres submarinos.

Todo Alicante les esperaba en el muelle. En las azoteas y en los puntos altos de la población se agolpaba inmensa multitud.

Numerosas embarcaciones salieron de la bahía a esperarles en alta mar.

Al entrar en el puerto fueron recibidos con vítores y aplausos, a los que las tripulaciones de los submarinos, formadas sobre cubierta, contestaban con entusiasmo.

El «Extremadura» ancló en el muelle de Levante y a su lado los submarinos.

Las autoridades les han hecho las visitas de rúbrica.

Del submarino «A 2» fué madrina, cuando le botaron en Spzia, la distinguida dama alicantina doña Rosario Campos de Milie.

El *Diario de Alicante* pide que al «A-3» se le dé el nombre de esta población, ya que aquí se hicieron los primeros ensayos de navegación submarina cuando Cosme García y Monturiol idearon sus navíos, precursores de las modernas máquinas de guerra.

La crisis francesa

Las gestiones de Painlevé.—Probable Ministerio.

Le *Matin* dice que con objeto de constituir el Ministerio en seguida, M. Painlevé, designado por M. Poincaré para formarle, ha visitado a los jefes de las distintas agrupaciones políticas.

Al primero que visitó, ofreciéndole la cartera de Justicia, fué a M. René Renoult.

Luego marchó al domicilio de M. Clemenceau, el cual prestará su concurso al nuevo Gabinete con determinadas condiciones que se fijarán en ulteriores entrevistas.

M. Painlevé ofreció a M. Ribot la cartera de Negocios extranjeros; pero éste, agradeciendo la designación, declinó el honor.

En otro lugar del mismo periódico se da como segura la siguiente combinación ministerial:

Bsrthou, Negocios extranjeros.
Dumér, Reconstitución nacional.
Redaue, subsecretario de obras hidráulicas.

Groussier, Trabajo.
Long, Colonias.
Painlevé, Presidencia y Guerra.
Chaumet, Marina.
Thomas, Armamento.
Clementel, Comercio.
Fernand David, Agricultura.

El nuevo presidente prosigue sus gestiones para tener hoy mismo formado todo el Gabinete.

Los nuevos submarinos españoles

Detalles de construcción.—Sus características.

Nuestro querido colega de Valencia *Las Provincias*, al dar cuenta de la llegada de los tres submarinos españoles recientemente construídos en Italia, publica los siguientes datos característicos de los sumergibles:

«Los submarinos que acabamos de adquirir poseen un doble casco, limitado únicamente a la parte media, siendo las cámaras de lastre capaces de anular sólo una parte de la flotabilidad total del buque y neutralizándose lo restante de ella gracias a una superestructura estanca que se extiende de una extremidad a otra en la parte superior del casco, y en la cual entra el agua por unos orificios laterales cuando el buque se hunde, saliendo por los mismos cuando éste vuelve a la superficie.

Presentan exteriormente una forma análoga a la de un torpedero, mientras que el casco interno es de sección circular en la parte central y se estrecha para presentar una sección ovalada hacia las extremidades.

Los materiales para la construcción del casco son de acero a la alta tensión, calculados con una resistencia de 51 kilogramos por milímetro cuadrado (equivale a 36,8 toneladas por pulgada cuadrada).

Sometido el casco a las presiones que se encuentran a los 40 metros de profundidad, corresponde 12 kilogramos al milímetro cuadrado de superficie.

La cantidad de agua que aloja el sumergible en sus depósitos estancos para todas las maniobras de inmersión es, aproximadamente, 55 toneladas, y su repartición en el barco se hace del modo siguiente:

Hay tres grandes depósitos: uno central de 14 toneladas, y dos más, uno a popa y otro a proa, de 16 toneladas cada uno. Estos tres depósitos se llenan según los diferentes pesos del sumergible.

El depósito central comunica con otro destinado a contener tres toneladas de agua, cuyo peso compensa el efecto del traslado de pesos internos.

El depósito de regularización no tiene más de 80 centímetros cúbicos, y va afecto al regulador de inmersión y es el que automáticamente hace quede el sumergible en la profundidad que se desea.

El depósito de inmersión tiene una capacidad para tres toneladas de agua, situada en la parte central del barco. Cuando está vacío este depósito, y tiene ya su lastre de agua el sumergible, le quedan 3.0 kilogramos de flotabilidad, pasando a la inmersión, al combinar la entrada de agua parcialmente en este depósito, con la maniobra de los timones de inmersión.

Los depósitos para la estabilidad longitudinal tienen 1,50 toneladas entre los dos. Están situados uno a popa y el otro a proa, pasando el agua automáticamente de uno a otro, hasta conseguir la estabilidad longitudinal de un submarino.

Los depósitos pueden vaciarse por medio de aire comprimido, por dos bombas centrífugas y por dos bombas manejadas a mano.

El aire comprimido se encuentra almacenado en depósitos tubulares de acero, calculados para resistir una presión de 300 kilogramos por centímetro cuadrado, a pesar de que su presión normal no excede de 150 kilogramos.

En el punto de unión de los tubos con los depósitos de agua, están colocadas las válvulas especiales de seguridad para prevenir cualquier exceso de presión en los depósitos al ser vaciados con el aire comprimido.

Elevan dos compresores de aire, movidos por los motores principales, y que proporcionan ocho litros de aire por minuto, a la presión de 150 kilogramos, y dos válvulas de seguridad colocadas en el casco para desahogar cualquier presión excesiva por escapes que pudieran producirse en los tubos de aire comprimido.

Existen dos bombas, manejadas a mano, con las que se puede expulsar el lastre de agua hallándose a la profundidad de 40 metros.

Dos bombas centrífugas eléctricas tienen capacidad para expulsar 100 metros cúbicos de agua por hora a una profundidad de 40 metros. Una de ellas está dedicada a los depósitos de inmersión y compensación, y la otra funciona automáticamente sobre los depósitos de estabilidad.

A todos los depósitos puede entrar un hombre para recorrerlos y reconocerlos convenientemente.

El interior del casco está dividido en siete compartimientos, que contienen: el primero, los tubos lanzatorpedos; el segundo, dos torpedos de reserva y acumuladores eléctricos; el tercero, acumuladores eléctricos, alojamiento para los oficiales, periscopios y demás aparatos necesarios para la navegación submarina; el cuarto compartimiento para los motores de

combustión interna accionados por aceites pesados y sus accesorios; el quinto, los electro-motores, aparatos auxiliares, compresores, bombas, etc.; el sexto, acumuladores eléctricos, y el séptimo, depósitos para lastre de agua.

Se penetra en el sumergible por tres escotillas. La primera, a proa, sirve para embarcar los torpedos, es grande y pueden entrar éstos con sus respectivas cabezas; otra es la situada en la torre de mando, y la tercera, más cerca de la popa, es del mismo diámetro que la primera y permite el paso de las piezas correspondientes a los motores principales.

La torre de mando es bastante grande para contener dos personas. Es de acero y en ella está instalada la estación de timones.

Hay dos motores de combustión interna, accionados por aceites densos. Son del tipo Diesel, de dos tiempos, reversible con seis cilindros cada motor, unidos directamente con las bombas de aspiración de aire.

Cada uno de los motores va provisto de los siguientes elementos: primero, bomba para la alimentación de los cilindros; segundo, un compresor (tipo a dos tiempos), para el pulverizador del combustible líquido, para ponerlo en marcha y para el cambio de marcha; tercero, procedimiento para iniciar la marcha por el aire comprimido; cuarto, bomba de agua para refrigerar los cilindros, agotamiento y bombas de aire; quinto, bomba para la lubricación de todas las piezas en movimiento, y sexto, refrigeración para el aceite.

Los motores están perfectamente encerrados para que no produzcan emanaciones que vicien el aire.

Los depósitos de combustible van situados en un doble fondo central. El combustible que se consume es automáticamente compensado con agua, para no alterar el peso.

El sumergible lleva dos hélices con palas móviles.

Para la marcha en inmersión existen dos electromotores de 150 caballos cada uno, actuando cada motor sobre una hélice, y la fuerza eléctrica es producida por una batería de acumuladores, encerrada en cajas completamente estancadas. La corriente eléctrica se mantiene entre 116 y 400 voltios, y la variación de la velocidad se obtiene variando el campo de inducción y el paso de las hélices.

La batería de acumuladores es ventilada gracias a un sistema especial, por el que todos los gases que se producen al cargar los acumuladores son expulsados al exterior, sin que puedan invadir los compartimientos adyacentes.

Para la ventilación del sumergible funcionan con cualquier tiempo unos ventiladores eléctricos, y para la navegación submarina se hace circular aire puro por todos los compartimientos.

Para el gobierno del sumergible en el plano vertical, hay dos pares de timones horizontales, p reccionados, para no impedir la navegación en la superficie, y pueden maniobrarse to los juntos o cada uno separadamente.

La profundidad es registrada por dos manómetros, uno para medir profundidades hasta 22 metros, con escala para indicar las profundidades hasta 45 metros.

Para el gobierno del sumergible en el plano horizontal se manobra desde cualquiera de las tres estaciones, a saber: desde el interior del sumergible, desde la torre de mando y el puente.

Para la visión indirecta del submarino hay dos cleptoscopios. Uno dispone de un campo visual de 50 grados, representando los objetos en sus verdaderas dimensiones, sin alteración alguna; el otro tiene una altura de 5,30 y representa los objetos agrandados tres veces y dispone de un campo visual de 30 grados.

Ambos instrumentos se mueven y dan vueltas a mano, y se pueden limpiar interiormente para que sean siempre visibles las graduaciones que indican las respectivas distancias, pudiéndose también retirar dentro del sumergible.

Sobre la torrecilla de mando hay un puente con una estación de gobierno, y sobre cubierta se encuentra lo necesario para un remolque y para fondear. A este fin dispone de un ancla de 250 kilogramos con 75 metros de cadena galvanizada, que se puede mover a mano o por electricidad.

Todas las provisiones y accesorios, como remos, botes plegadizos, pueden colocarse en la superestructura y en el interior.

Tiene, además, el sumergible, quilla de plomo de 12 toneladas de peso, la cual puede desprenderse. Este lastre es rápidamente lanzado en caso de necesidad por una sencillísima maniobra.

En sitios convenientes hay dos grandes anillos para poder enganchar el barco y elvarlo.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Sin noticias de interés general para la Prensa, el jefe del Gobierno sólo tenía una de interés para Barcelona. El Sr. Matos había insistido en su dimisión, fundándose en que, restablecida ya la normalidad, deseaba quedar en libertad para defender su gestión al frente de aquel gobierno.

El Sr. Dato, estimando estas causas justísimas y reconociendo la lealtad y celo del señor Matos, no ha dudado en complacerle, aceptándole la dimisión y nombrando para sustituirle al Sr. Sanz y Escartín, que ya lo fué en otra ocasión.

Hasta el domingo o el lunes no se celebrará Consejo de ministros.

Negó el Sr. Dato que el viaje a Barcelona del general D. Miguel Primo de Rivera haya tenido importancia ninguna política, como se ha asegurado.

En Gobernación ha facilitado el subsecretario dos telegramas. Uno dando cuenta del descarrillamiento de un tren en Santa María de la Alameda, sin desgracias, y otro de Miajadas (Cáceres), donde se desarrolló un ciclón, resultando algunos vecinos lesionados levemente.

Un obsequio para la Reina

El ilustre escultor Sr. Benlliure, que en representación del Gobierno presidió la apertura de la reciente Exposición de Bellas Artes de Valencia, estuvo en la Presidencia del Consejo para mostrar al Sr. Dato el precioso abanico con que los artistas valencianos desean obsequiar a la Reina doña Victoria.

El abanico, obra del artista Sr. Dubou, es una bella muestra del progreso artístico de la ciudad valenciana. Representa a una hermosa valenciana ofreciendo los productos de la tierra: flores y frutas.

El varillaje, de marfil, preciosa obra de talla, ha sido ejecutado por otro artista valenciano.

También es muy artístico el estuche de damasco que encierra el abanico.

INFORMACION DE GUERRA

Concurso.

Se anuncia concurso para cubrir una vacante de oficial primero profesor en la Academia de Intendencia.

Vuelta a activo.

Se le concede al teniente coronel de Estado Mayor D. Rafael Rueda.

Pase a otra Escala.

Se concede la separación de la Academia de Ingenieros, e ingreso en la reserva retribuida del Cuerpo, al segundo teniente alumno don Jacobo García y G. Pretel.

Matrimonios.

Se conceden Reales licencias para contrar matrimonios a los capitanes de Infantería don Antonio Santos, D. Luis González Amor, don Nicanor Sorla y B. Alvaro Area Cadiñanos; a los tenientes D. Manuel Fis y D. José Casaus, al comisario de guerra de primera D. Juan Martínez y al primer teniente de Artillería don Juan Querant.

Carabineros. Se concede eliminación de la Escala de aspirantes a ingreso en Carabineros al primer teniente de Caballería D. Rafael Jover Badía.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 10, Día 11. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Otros valores, and CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO.

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 10, Día 11. Rows include C.º Gral. Mad.º de Electricidad, Sociedad Electr.º de Chamberí, Electricidad Mediodía Madrid, C.º Peninsular de Teléfonos, Canal Isabel II, Construcciones metálicas, Ferrocarril de Valladolid a Ariza, Unión de Explosivos, Oblig. Diputación provincial, Sociedad Editorial de España, Fundador, Idem id. id.—Ordinarias, C.º Madr.º de Urbanización.

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 10, Día 11. Rows include Francos, Libras.

PORTUGAL

LA HUELGA DE COMUNICACIONES

Las noticias de Lisboa comunican que a consecuencia de la huelga de los empleados de Correos y de Telégrafos, resultan cada día

más difíciles las transacciones comerciales, a pesar de que algunos Bancos hacen operaciones a reserva, por incomunicación con sus corresponsales.

La central de Correos se halla repleta de valijas, pues este mes aún no se ha repartido ningún correo español ni de otros países.

El Gobierno ha mandado imprimir hojas de gran tamaño para exponer al público las gestiones que realiza para solucionar el conflicto. Esta Nota, fijada con verdadera profusión en las calles, dice:

«El jefe del Estado Mayor, por delegación del ministro de la Guerra, estuvo dos veces a bordo para conferenciar con los huelguistas, a quienes propuso, en nombre del Gobierno, que reanudara el trabajo, garantizándoles que no se les impondrían correcciones disciplinarias, excepto para los que realizaran actos de sabotaje, y que, en deponiendo su actitud, serían atendidas sus reclamaciones.

Aun no se ha llegado a una fórmula de arreglo.

El jefe del Gobierno fué a Cascaes para conferenciar con el presidente de la República.

INFORMACION DE MARINA

Resoluciones de personal.

Comisiones.—Se declara indemnizable la desempeñada en la Corte por el capitán de corbeta D. Luis Verdugo y Partagás y teniente de navío D. Miguel Angel Montojo.

Destinos.—Se destina a las órdenes del comandante general del Apostadero de Cádiz al capitán de Infantería de Marina D. Alfonso García Anillo.

Se nombra ayudante interino del distrito marítimo de Sada al segundo contramaestre, graduado de alférez de fragata, D. José Rivera Peña.

Idem id. del idem de Villaviciosa al de igual empleo D. Ramón Rodríguez Albuin.

Graduaciones.—Se concede la de segundo teniente de Artillería al segundo condestable D. Ramón Pens.

Bajas.—Se dispone, por retiro, la de los capitanes de Infantería de Marina (Escala reserva activa) D. Gerardo Cebreiro, D. Ricardo Gómez, D. Manuel Lamis, D. Roque Abella y D. José Lorenzo Orellana.

Idem la del contramaestre de puerto Jaime Cobas.

Títulos.—Se concede el de ingeniero torpedista electricista a los tenientes de navío don Juan Carro y D. Rodrigo Núñez de la Puente.

FIRMA DEL REY

Han sido firmados por S. M. en San Sebastián los siguientes decretos:

De Estado.—Disponiendo que D. José Landeche y Allendosalazar, secretario de primera clase en la Embajada de España, en Berlín, pase a continuar sus servicios con la misma categoría a este ministerio.

Idem que D. Angel García Leygorri y Atienza, secretario de primera clase en la Sección Colonial del ministerio de Estado, pase a continuar sus servicios con la misma categoría a la Embajada de España en Berlín.

Idem que D. Ricardo Spottorno y Sandoval, secretario de primera clase en este ministerio, pase a continuar sus servicios con la misma categoría a la Sección Colonial de este Centro.

De Fomento.—Disponiendo que D. Adán del Castillo, delegado social de Canarias, quede afecto al grupo oriental.

Nombrando para el occidental a D. Martín Rodríguez Díaz.

Aprobando la aplicación de multas por in-

fracción del art. 52 de la ley de 21 de Diciembre de 1917.

De Hacienda.—Ampliando la plantilla de la Sección facultativa de montes.

Creando la plantilla de delineantes y auxiliares geómetras administrativos para Catastro y riqueza rústica.

Reorganizando el servicio del Catastro.

Aprobando con carácter provisional el reglamento orgánico del Catastro.

Reorganizando el personal para este servicio y confirmando a D. Mario Arañoz, ingeniero de minas, para el cargo de director de las de Arrayanes.

LA RECAUDACION DE HACIENDA

Según las cifras publicadas en la Gaceta por la Inspección general, en el pasado mes de Agosto la Hacienda recaudó en total pesetas 128.021.817, con un alza de 1.081.231 sobre igual mes del año anterior, en que sólo fueron recaudadas 126.940.586 pesetas.

Los conceptos que principalmente contribuyeron a ese alza fueron: recursos del Tesoro, 1,2 millones; Tabacos, un millón, y por menores cantidades, Loterías, transportes, cervezas, alcoholes, Aduanas, minas y derechos reales.

En cambio, aparecen en baja territorial, industrial, utilidades, cédulas, azúcar, Consumos, alumbrado, propiedades y Timbre.

Suavando las cifras de Agosto a las de meses anteriores, resulta que en los ocho primeros del año actual la recaudación de la Hacienda por conceptos ordinarios llegó en total a 831,9 millones, frente a 791 en igual período de 1916, y 745 en 1915, en los cuales se negociaron, respectivamente, como concepto extraordinario por obligaciones del Tesoro, las cantidades de 250 y 204 millones de pesetas.

LOS PARQUES NACIONALES

El valle de Ordesa

La Comisión de Parques nacionales, que preside el senador marqués de Villaviciosa de Asturias, ha hecho una visita al hermoso valle de Ordesa, con objeto de realizar los estudios necesarios para poder declarar Parque nacional.

La inauguración de este parque se verificará, según parece, en el mes de Enero, aunque tal vez, por lo impropio de la estación, se aplique hasta la primavera.

El Parque comenzará en la faja de Pelay, antes de la sorprendente cascada de Molineto; seguirá toda la altura de dicha faja por Turieto, Cuenca de Ordesa, hasta las gradas de Suero, y por el lado opuesto, desde las estribaciones de Mondarriego, Tozal del Mallo, Pico del Gallinero y La Frocata, hasta llegar por el Estrecho a las gradas de Suaso.

Desde el arco de piedra, que señalará la entrada del Parque, no se permitirá ninguna

clase de plantaciones ni edificaciones que puedan perjudicar al arbolado.

Se fomentará el desarrollo de las especies animales características del terreno, como la Capra hispanica y los rebecos.

Se creará un Sindicato para el fomento del turismo, formándose con este objeto un grupo de guías conecedores del país.

Compañía Trasatlántica

El vapor «P. de Sarratuegui» realizará en el presente mes una expedición extraordinaria a Nueva York, saliendo de Bilbao, el 15 del actual; de Santander, el 16; de Gijón, el 17; de La Coruña, el 18, y de Vigo, el 19, directo para Nueva York, admitiendo carga y pasaje para el expresado punto.

Espectáculos para mañana

COMEDIA.—A las diez, El verdugo de Sevilla.

A las seis, Los cuatro Robinsones.

REINA VICTORIA.—A las diez y media, (doble) La duquesa de Tabarin.

A las seis y cuarto, Soldaditos de plomo.

APOLO.—A las seis y media, La verbena de la Paloma y La catedral.

A las diez y media, El barbero de Sevilla y La catedral.

PRICE.—A las diez y media, También la corregidora es guapa.

A las seis, También la corregidora es guapa.

NOVEDADES.—A las seis, La chicharra.

A las siete y cuarto, La tarasca del barrio.

A las nueve y cuarto, La trapería.

A las diez y cuarto, Gigantes y cabezudos.

A las once y tres cuartos, El corto de genio.

MARIN.—A las seis, Molinos de viento.

A las siete y cuarto, Música, luz y alegría.

A las diez y media, La cara del ministro.

A las once y tres cuartos, La costilla de Adán.

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de interesantes películas. Desde las cuatro y media.

FRONTON MADRID.—Todos los días tarde y noche grandes partidos de pelota a raqueta entre agraciadas señoritas.

EL PARAISO.—A las diez de la noche.—(Cinema y variedades).—La jaula de la muerte, Geesé y Cinematógrafo.

EL PARAISO.—A las diez de la noche grandes partidos de pelota por señoritas.—Entrada, 50 céntimos.

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

ROYALTY y PRINCIPE ALFONSO.—Tarde y noche.—Butaca, 0,30, temperatura agradabilísima.

CINEMA ESPANA.—El mejor salón, el más cómodo, el que proyecta mejores películas.

IMP. DE LIZARRAIN DE VELASCO. PIZARRO, 13

FOLLETIN NUM. 18.

El hijo de la parroquia

FOR

CARLOS DICKENS

(CONTINUACIÓN)

«No se reproducen ante ellos escenas capaces de arrancar lágrimas a los más empedernidos, no conociendo el público sus detalles sino por los diarios. Fácil es deducir cuál sería, pues, la irritación de Fang al ver entrar a aquel desconocido sin su venia y de una manera tan poco respetuosa

—¿Qué es esto?—gritó—¿Quién es ese hombre? ¡Echarle de aquí; deséjese la sala!

—Quiero hablar—dijo el recién venido—y no saldré. Lo he visto todo; soy librero, y pido que se me escuche. Es preciso escucharme, señor Fang, y creo que usted no me lo negará.

Aquel hombre estaba en su derecho; su acti-

tud era respetuosa, y el asunto parecía demasiado grave para tratarlo con ligereza.

—Déjesele—ordenó sin ocultar su ojeo el señor Fang.— Veamos qué se le ofrece.

El librero dijo:

—He visto a tres muchachos, el que está detenido y a otros dos que estaban en el lado opuesto de la calle, mientras que este caballero leía. Uno de aquellos dos es el que ha cometido el robo; lo he visto con mis ojos, y he observado el espanto de este infeliz que está aquí.

Y después de tomar aliento, el honrado librero pudo referir detalladamente todas las circunstancias del robo.

—¿Per qué no ha venido usted en seguida?

—No tenía quien me guardase la tienda. Todos habían corrido para perseguir al ladrón. Hace cinco minutos llegé un dependiente y he venido a escape.

—¿Dice usted que el acusador estaba leyendo?

—Sí, señor; el mismo libro que ahora tiene en la mano.

—¿Y lo ha pagado?

—Aún no—contestó sonriendo el librero.

—Efectivamente, lo había olvidado, amigo mío—dijo ingenuamente el anciano con aire distraído.

—He aquí un buen acusador para venir a pedir justicia contra un pobre muchacho—replicó el juez con cierto irónico énfasis.— Cree, caballero, que el

quedarse así con ese libro es reprehensible, por no decir otra cosa y puede usted agradecer que el librero no quiera demandarle por el hecho. Sírvale esto de lección, caballero, pues de lo contrario será castigado por la ley. Levante la sentencia pronunciada contra ese muchacho. Despejar ahora la sala.

—¡Vive Dios!—exclamó el anciano sin poder ya reprimir su cólera—¡Vive Dios que se me habrá de dar satisfacción!...

—¡Despejar!—repitió el juez.— ¡Alguacil! ¿ha oído usted? ¡Quiere la sala libre!

Brunlow hubo de salir forzosamente, llevando el libro en una mano, su bastón en la otra, y poseído de la cólera más violenta. Al salir a la calle se calmó un poco. El pobre huérfano se hallaba tendido en el suelo, con la camisa entreabierta y las sienes bañadas de un sudor frío. Sólo a intervalos, un estremecimiento convulsivo indicaba la vida.

—¡Pobre muchacho!—exclamó el señor Brunlow.— Es necesario buscar un coche.

Así se hizo.

Oliverio fué colocado en uno de los asientos, y en el otro se acomodó el anciano.

—¿Quiere usted que le acompañe?—preguntó el librero.

—Con mucho gusto—contestó Brunlow.— Acaso se me olvidara otra vez pagar este maldito libro;

suba usted. ¡Pobre muchacho! ¡No hay que perder momento!

Así que subió el librero, el coche se alejó rápidamente.

CAPITULO XII

Oliverio es objeto de más atenciones que nunca.—Varios detalles acerca de cierto retrato.

El coche se detuvo frente a una hermosa casa de Petrouville, en una calle tranquila y retirada. Se preparó al punto un lecho, y Brunlow dispuso al pobre huérfano los mayores cuidados.

Durante varios días, Oliverio fué presa de la fiebre y permaneció atargado insensible a todo.

Al fin salió de aquel sueño penoso, e incorporándose como pudo, miró inquietamente a todos lados.

Una bondadosa anciana estaba junto a él.

—No hables, hijo mío—la dijo; el médico te reñiría; has estado muy enfermo.

Acariciaba la cabeza del muchacho, mirándole tiernamente.

(Continuará)

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LÍNEA 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.

LÍNEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

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.

LÍNEA DE CUBA-MEXICO

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.

LÍNEA 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, San Juan, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LÍNEA DE FILIPINAS

Una salida cada cuarenta y cuatro días arrancando de Barcelona para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila.

LÍNEA 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, (Es

calas 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.

LÍNEA 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.

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 Trajesa, 1.496; Cabo San Martín, 1.261; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Pales, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; 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.

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-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábrica de cañones, 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 tiro rápido y ametralladoras, montajes 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 Eynston.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «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; «Boris», 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 construídos 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 construído 70 buques de distintas clases.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

Arquitectos.—Academia Moreno

Jacometrezo, número 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.

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 1910 obtuvieron nuestros alumnos:

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

Pídanse BOLETIN con detalles y visítense el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad anónima de seguros marítimos, de transportes y de valores.

Capital social: Pts. 1.000,000



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente:

D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:
A LOS ASEGURADOS.—Facilidad para contratar los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.
Seguridad y rapidez en las liquidaciones de siniestros y averías.
A LOS SUSCRIPTORES.—Participación directa en cada negocio aceptado por la Sociedad y en la proporción que fije el interesado.—Liquidación mensual de los beneficios, que correspondan a cada partícipe, por los negocios realizados. Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.
Todo sin desembolso de capital alguno, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones.
 Pídanse solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

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



EL ATLAS

Compañía Anónima Española de Seguros marítimos, de transportes y de valores.

Domicilio social: Prim, 5, Madrid.
 Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Compañía tiene constituido en la Caja general de Depósitos, para garantía de sus asegurados en España, en valores del Estado español, EL DEPOSITO MAXIMO QUE AUTORIZA LA LEY

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

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 Lespes, Calván, 14.

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

SERVICIO QUINCENAL

Fijo a Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del Litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston.

Este servicio lo practican los vapores correos

«MIGUEL M. PINILLOS» de 4.500 toneladas.
 «CONDE WIFREDO» de 5.000 id.
 «MARTIN SAENZ» de 5.500 id.
 «PIO IX» de 6.000 d.
 «CATALINA» de 8.000 id.
 «BALMES» de 6.500 id.

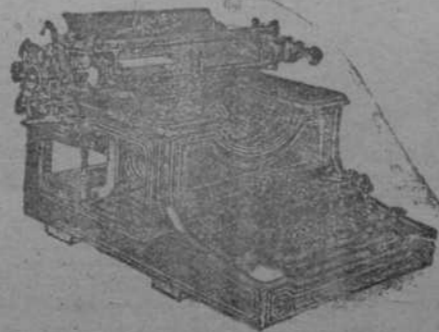
LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST

No tiene cinta.



YOST

con todas las demás.

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