

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIII

Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.331

Madrid, Lunes 10 de Julio de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.093

¡UN TROPIEZO!

Con qué delectación apunta *La Epoca* en la cuenta corriente que tiene abierta en sus libros al actual Gobierno el tropezón que, según trata de demostrar, ha dado éste en el ramo de Marina!

Y es verdaderamente lamentable que tan senato colega no haya procurado enterarse perfectamente del asunto antes de aderezar la terrible catinaria que constituye su editorial del viernes.

Si así hubiera hecho, es verdad que hubiese privado a sus lectores del placer de dices de saborear la cogida en renuncio del adversario, y de la grata ilusión de creerse únicos celosos defensores de la ley; pero se habría evitado un trabajo completamente estéril.

El art. 4.º de la ley de créditos extraordinarios de 19 de Junio último, que, según el diario conservador, votaron las Cortes sin dificultad por sus «condiciones de precisión y determinación concreta», debió su redacción a un expediente remitido al Ministerio de Hacienda por el de Marina, en el cual con mayor claridad, con más concreta determinación todavía, se precisaba, detallándolo minuciosamente, el material que era necesario y a cuya adquisición habría de aplicarse aquel crédito que se demandaba a las Cortes para poder dotar de torpedos y municiones a los buques que debían ser entregados en el presente año.

En el referido expediente consta la Real orden de 18 de Diciembre de 1909, que dispone que se reúna la Junta superior de la Armada, llamando a sesión a todos los generales existentes en Madrid, para proponer lo que mejor estimase respecto a torpedos y municiones para la nueva escuadra.

En él existe, asimismo, el acta de esta reunión, con fecha 20 del mismo mes y año, proponiendo que se celebre concurso entre las Casas constructoras, y de igual manera, el acta del concurso celebrado, al cual acudieron las casas Whitehead de Fiume y Schwartzkopff, habiéndose retirado las de Leads y Weymouth, por no convenirles, y no obstante haberseles ampliado el plazo del concurso a solicitud de la de Leads.

También en aquel expediente puede verse el acuerdo adoptado por la Junta superior en 16 de Marzo del año 10, proponiendo que el concurso se decidiese a favor de la Casa alemana, por ser la proposición suya más ventajosa en unas 500.000 pesetas, próximamente; y, por último, la Real disposición dictada el 20 de aquel mismo mes, de acuerdo con el Consejo de ministros, declarando que el sistema de torpedos adoptado para la Marina es el que construye la casa Schwartzkopff.

Y la Real orden dirigida por el ministro de Marina al de Hacienda en 5 de Noviembre del año próximo pasado expresa bien claramente que el crédito que se pide es para el armamento de los buques de la nueva escuadra, que en el año 11 debe entregar la Sociedad Española de Construcción Naval, según lo estipulado en su contrato, así como para «la instalación prevista como indispensable para las pruebas de recepción, incluso las de lanzamiento y operaciones inherentes a la carga, regulación y entretimiento de las expresadas armas de combate».

Es claro que si se atiende exclusivamente a lo que dice la letra del Real decreto de 29 de Junio último, que tanto alarma a *La Epoca*, parece una transgresión de la ley; pero si con un poco de buena voluntad, y recordando aquel viejo cuento del credo empezado a rezar por Poncio Pilatos, se hubiesen tenido en cuenta antecedentes, se vería que la gestión directa autorizada por aquella soberana disposición para adquirir el material de torpedos que se necesita de determinada Casa constructora es consecuencia ineludible de la declaración de reglamentario hecha a favor del que ésta fabrica previo el oportuno concurso.

Por otra parte, porque en el Real decreto en litigio no se especifique que el

material que se va a comprar es únicamente para los barcos que se entreguen este año, se falta a la verdad diciendo que es «correspondiente al armamento de la nueva escuadra»? ¿No pertenecerán a ella los torpedos que se alisten este año? ¿Es que con el crédito concedido para aquella atención puede cubrirse la de proveer de torpedos y municiones todos los barcos que figuran en el contrato de la Sociedad Española, lo cual representa unos veintinueve millones de pesetas? ¿Dónde está, pues, el atropello a la ley? ¿Dónde el terrible delito de que acusa el periódico conservador al Ministerio de Marina?

Es verdad, también, que la habilitación de la estación torpedista de que trata el final del Real decreto es para asustar a cualquiera, porque, como exponía la Real orden dirigida a Hacienda, sin ella no podría tener lugar la comprobación, regulación y manejo de los torpedos adquiridos.

Como quiera que sea, hemos de convenir que al redactarse la disposición que tanto combata *La Epoca*, pudo haberse hecho con más precisa minuciosidad, y así lo reconocen implícitamente en el Ministerio de Marina, por cuanto inmediatamente de publicada aquélla se tramitó una Real orden aclaratoria que, según tenemos entendido, firmó el ministro el día 7 del corriente mes.

En cuanto a los temores de nuestro colega por la pérdida del pago a la Hacienda de los derechos reales, permítanos que le digamos que nos hace el mismo efecto que si le apenase que no pasásemos al bolsillo izquierdo el dinero que podíamos tener en el bolsillo derecho del chaleco.

EL REPRESENTANTE PORTUGUÉS TIENE RAZÓN

El Sr. Vasconcellos, representante en Madrid de la República portuguesa, se creyó en el caso hace dos días de visitar la Redacción de *El Imparcial* para justificar su constante celo cerca del señor Canalejas a fin de que el Gobierno español persiga a los conspiradores marnáuticos que desde la frontera gallega tratan, según él, de perturbar el sosiego del nuevo régimen lusitano.

No entraremos a examinar la mayor ó menor fuerza de sus razonamientos. Este asunto es de sobra conocido por nuestros lectores, porque con frecuencia nos hemos ocupado del mismo.

Después de todo, el enviado del Gobierno de Lisboa cumple órdenes que recibe y hace muy bien en llegar hasta donde le permiten.

Tratamos solamente de recoger una de sus frases y sacar de ella las consecuencias naturales.

Dijo el Sr. Vasconcellos, después de negar que la guardia fiscal haya penetrado con armas en España y que los polizontes portugueses hubiesen prendido a nadie en nuestro territorio, que si tales cosas han ocurrido la culpa no es de nadie más que de las autoridades españolas.

Esta es una verdad como un templo, y el descuido del Gobierno en este asunto es bastante lamentable.

Si a la concentración de tropas, que en uso de un perfecto derecho ha efectuado el Gobierno portugués, se hubiese respondido con una vigilancia en el límite de nuestro territorio, los citados excesos de celo de guardiñas y policías hubiesen sido imposibles.

Unos escuadrones de Caballería, convenientemente situados y destacando patrullas que reforzaran la línea de Carabineros, cubriendo sus claros, constituirían una red impenetrable y darían inmediato aviso de cualquier violación fronteriza, que tendría para sus autores un castigo inmediato.

Volvamos la oración por pasiva y enviémos a Badajoz una división siquiera. Antes de veinticuatro horas los trenes de todo Portugal han situado en Elvas una fuerza mayor para un caso dado.

Desde luego que los 30.000 hombres que ahora hay en las provincias del Norte no van contra España, ni ese es

el camino; pero un refuerzo tan extraordinario de la guarnición normal, aunque vaya acompañado de todo género de explicaciones, exige de parte del vecino alguna precaución para prever cualquier contingencia.

Y en cuanto a esa neutralidad política que el Sr. Vasconcellos pide al Gobierno español, ya está viendo que se observa estrictamente y así lo ha reconocido con nobleza.

Veremos si, llegado el caso, los gobernantes de Lisboa tienen igual corrección, porque la alegría y el celo de los republicanos españoles hace pensar que éstos esperan algo más que simpatías de sus colegas lusitanos.

Impresiones y comentarios

El traje de campaña.

¿No le parece al señor ministro de la Guerra que es ya tiempo de resolver esta cuestión del traje de campaña? El rayadillo, aceptado provisionalmente, es el menos a propósito para la guerra. Al lavarse un par de veces, queda del todo blanco, y nos parece mucho blanco para el enemigo.

Es incomprensible el poco celo que la Administración central del ramo de Guerra pone en asuntos de esta índole, que son por sí, y en los momentos presentes más, tan delicados y tan graves.

Pero, ¿es que el señor ministro de la Guerra no sabe estas cosas? Pero, ¿no hay quien se las diga? Pero, ¿cabe en cabeza humana que sabiéndolas y conociéndolas no ponga pronto y eficaz remedio?

Otra pregunta: Pero, ¿cómo se explica que el señor ministro de la Guerra ignore dentro de su departamento lo que hemos logrado averiguar nosotros?

Y no es esto sólo. El señor ministro de la Guerra y por lo tanto el Gobierno, ignoran muchas otras cosas que nosotros hemos apuntando para que se corrija y se vea con cuánta razón consideramos funesta la gestión del general Luque en el Ministerio de la Guerra.

No fué más afortunada la del señor general Aznar, y en esto se advierte la mala estrella que acompaña al jefe del Gobierno. Pero hay en el Ejército otros generales menos políticos que no intrigan jamás ni cortejan a los hombres civiles, con capacidad suficiente para desempeñar la cartera de Guerra y poner a nuestro Ejército en condiciones debidas de organización, dirección y administración. Por no herir su modestia llamamos los nombres, pero el Ejército sabe que estamos bien enterados.

Contra la guerra.

Pablo Iglesias pronunció ayer en el teatro Barbieri un nuevo discurso contra la guerra.

Lo hizo en los mismos términos de siempre. El Sr. Iglesias tiene un discurso estereotipado para cada cuestión.

Vamos a recoger, sin embargo, una frase de su discurso, que revela el concepto que el Sr. Iglesias tiene del honor militar, de la Patria y de la bandera.

«Somos opuestos a la guerra para que no se repitan los sucesos de 1909, en que la bandera quedó manchada de sangre, con manchas que aún no se han lavado.»

Pero ¿no sabe el Sr. Iglesias que la sangre es mancha que limpia? Lo que mancha el honor de la bandera nacional es rendirla al enemigo, sin regarla con la sangre de los encargados de defenderla.

Pero, ¿qué sabe el Sr. Iglesias de estas cosas! Estos conocimientos de honor no se adquieren en ciertos ambientes de podredumbre, donde se combate sistemáticamente la guerra—siempre noble—y se excita al asesinato—siempre vil.

La República portuguesa.

El señor marqués de Girona ha dirigido una carta a D. Luis López Ballesteros, que hoy publica *El Imparcial*, y de la que extractamos el siguiente párrafo:

«Mientras el Gobierno de España, llevado de loables respetos internacionales,



Proyecto del monumento que para conmemorar la estancia de S. M. el Rey en el campamento de los Aljibes, erige la Academia de Infantería en dicho punto, habiéndose colocado la primera piedra el 17 de Junio.

les, apresá armamentos, interna personas y vigila fronteras para asegurar el orden en la República vecina, las autoridades portuguesas no parecen corresponder con igual celo ni cuidado para vigilar la tranquilidad de los españoles que tienen residencias de verano en Portugal. Las que poseemos en Granja, playa cercana a Oporto, el ex ministro y senador Sánchez Román, la generala viuda de Sánchez Gómez, la familia del ex cónsul general Bonilla y el que suscribe, han sido saqueadas, con fractura de puertas y muebles, en el espacio de pocos días.

No han sido descubiertos los bandidos, en quienes hay que alabar cierto linaje de patriotismo que los ennoblece porque han preferido para sus malas hazañas a los extranjeros.

Pero lo peor es que no sólo no han sido descubiertos, sino que será imposible descubrirlos jamás, porque las autoridades no han adoptado medida alguna para ello.»

¿No hay delicias comparables a las de una república? Tiene razón *España Nueva*. Hay que instaurar pronto la república en España para no dejar a Portugal el monopolio del desorden y del saqueo.

PATRIÓTICO

El Real Club Náutico de Barcelona ha dirigido al señor ministro de Marina el siguiente telegrama:

«Con nuestra adhesión al Congreso marítimo va el deseo de que se fomenten los sports náuticos, las industrias marítimas, las construcciones navales mercantes y de guerra, activándose estas últimas y pensando en proyectar nuevas unidades por entender que sin poderlo naval apropiado a nuestro territorio peninsular y a nuestros deberes no seremos nunca nada.»

Este patriótico telegrama fué contestado por el señor ministro de Marina, que, como ministro y como general de la Armada, agradeció las frases y el concepto que encierra su contenido.

Verdaderamente, la generalidad de los españoles no se han percatado de la importancia que tiene para España el desarrollo de su Marina; por ello, cuando una entidad como el Real Club de Barcelona hace las atinadas observaciones que quedan consignadas en el telegrama anterior, hay que agradecerlas y desear que tengan eco en el resto de los españoles.

Nosotros sentimos verdadera pena cuando un día y otro llamamos la atención del pueblo sobre tan interesante asunto y continuamos con los ojos cerrados por el camino de sus errores; nos hace el efecto de un ciego que camina bordeando abismos.

El ejemplo de todas las Naciones que atienden a sus Marinas como único camino de prosperidad y grandeza, está palmario y evidente; los descalabros sufridos por falta de poder naval, recientes, y el decaimiento de nuestra Marina mercante por falta de mercados y de venta-

josos tratados de comercio, claro como la luz meridiana.

Pues a pesar de todo esto, seguimos con la espalda vuelta al mar, en un lugar muy secundario entre las demás potencias, y pensando en verdaderas equivocaciones que nos alejan del punto principal a que aspiran todos los pueblos.

El Japón, Italia, los Estados Unidos, ¿por quién han conseguido su prosperidad y grandeza? Si hubiesen permanecido sordos a los consejos de la razón y de la Historia cuando les enseñaban que el que domina en el mar es dueño de la tierra, no hubiesen alcanzado ni las ventajosas, ni la riqueza, ni las páginas gloriosas de su historia, que hoy todos admiramos.

Yo quisiera que por una de esas genialidades de la suerte el pueblo español se enterase de la necesidad de una importante Marina, y que, como el pueblo inglés, cifrara en ella su esperanza y después, cuando los hechos le demostraran, como a Grecia y Roma, que sólo con una potente Marina se puede ser señor del mundo, hacerles llegar a su conciencia el remordimiento de no haberlo pensado antes.

La Marina salvó a Grecia en Salamina; Roma no fué señora del mundo hasta después de la victoria de Dullio, y en los tiempos actuales, las naciones que tienen costas y carecen de Marina son descontentadas en la diplomacia mundial. El derecho internacional es sólo una palabra, si no la pronuncian las bocas de los cañones, porque, desgraciadamente, en el mundo impera más la razón de la fuerza que la fuerza de la razón.

Al reproducir el telegrama del Real Club Náutico de Barcelona, sentimos gran satisfacción y desean os que todos los españoles piensen en aquel sentido, porque sólo así España volverá a ocupar el cent de la grandeza y de las armas.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

Aprehensión de contrabando.

Valencia, 9.
El capitán de Carabineros, con fuerzas a sus órdenes, ha aprehendido, a bordo del «Ciudad de Mahón», un contrabando, compuesto de 50 libras de género, una gran cantidad de puros y 25 sacos de café.

El cañonero «Panther».

Tenerife, 9.
Ha zarpado a la una de la madrugada, sin despacho sanitario y sin tomar práctico, el cañonero alemán «Panther», ignorándose a dónde se dirige.

Soldado ahogado.

Bilbao, 9.
El soldado del regimiento de Garelano Donato Lafente pereció ahogado en el río Nervión, donde estaba bañándose.

El viaje de Weyler.

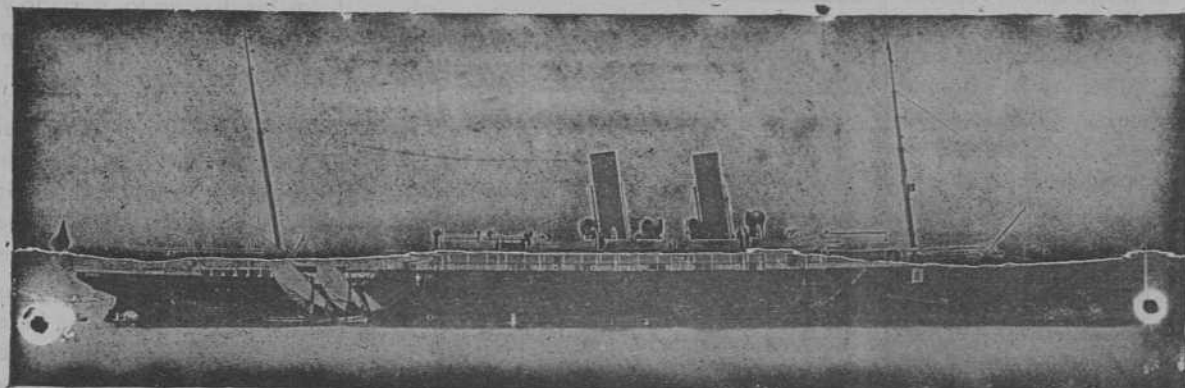
Palma de Mallorca, 9.
Ha llegado el general Weyler, y como se

Diario de La Marina

Precios de suscripción

En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 idem.—Semestre, 9 idem. Año, 18 idem. Provincias: Trimestre, 5 pesetas.—Semestre, 10 idem.—Año, 20 idem.—Unión postal: año, 60 pesetas.—Asia y América: año, 70 idem.

Pídanse tarifas de publicidad



Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, 6 sea: 4 Enero, 1 Febrero, 1 y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, 4 sea: 24 Enero, 21 Febrero, 21 Marzo, 18 Abril, 16 Mayo, 13 Junio, 11 Julio, 8 Agosto, 5 Septiembre, 3 y 31 Octubre, 28 Noviembre y 26 Diciembre, directamente para Singapur demás escalas intermedias que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool, Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 25, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 23 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así Tampico con trasbordo en Veracruz.

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, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con los vapores de la Compañía de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curaçao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires; el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona, y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias, Fernando Póo.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África. Regreso de Fernando Póo el 2, haciendo las escalas de Canarias, y de la Peínsula indicadas en el viaje de ida.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportadores.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de Comunicaciones Marítimas.

Servicios Comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

Línea de Cuba Méjico.

Servicio mensual a Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

Disponible

Excepcional ocasión

	Pts. Cts.		Pts. Cts.
Carbanos de Fuentesauco, kilo desde.	0,60	Azúcares molidos, kilo desde	1,10
Aceites virgen, lo más selecto, á precio cosechero.		Azúcares plón extra kilo	1,50
Arroces de Valencia, kilo desde	0,60	Almidón de brillo, kilo	1,00
Judías del Barea, kilo desde	0,60	Aceitunas frescas, frasco desde	1,00
Caparrones de Rioja, kilo	1,00	Ciruelas claudias, kilo	2,00
Quisantes secos franceses, kilo	1,50	Dátiles finos, kilo	1,00
Lentejas castellanas, kilo	0,60	Dátiles gordos de Berberia, kilo	2,50
Lentejas francesas, kilo	1,00	Tomate natural, montado, lata grande	0,25
Jabones, clases delicadas, kilo desde	0,75	Pimientos superiores, dulces, lata grande	0,50
Harinas de flor, kilo desde	0,60	Rica fritada de Rioja, lata grande	0,50
Sal superior, kilo desde	0,15	Pisto superior manchego, lata grande	0,50
Bacalao fresco, kilo desde	1,20	Espárragos de Rioja, frescos, lata grande	1,25
Bacalao sin espinas, kilo	2,00	Alegrías, aperitivo estimulante, lata	0,50
Pasta para sopa, kilo	0,80	Salmón, lo más selecto, lata grande	1,25
Pasta Nápoles, kilo	1,50	Marisco fino y otros pescados, lata grande	1,00
Sopa de hierbas francesas, kilo	2,50	Salchichón y otros fiambres, kilo	6,00
Purés variados, paquete	0,25	Bolas de queso crema de la crema, kilo	2,50
Tapioca del Brasil, kilo	1,50	Galletas, surtido nacional, kilo	1,50
Chocolates, en competencia, paquete desde	0,75	Jerez y otros vinos famosos, botella	2,00
Cafés superiores; el de familias, kilo	4,25	Vinos Rioja y otros, docena botellas	6,00
Tés muy finos, 100 gramos	1,00		
Tés para adelgazar, paquete de libra	4,00		

Pídase el catálogo general.

En estas Casas todas las operaciones son al contado. Descuentos: cada 100 pesetas de consumo tienen derecho a un 1 por 100, siendo el máximo que puede darse el 10.

Preciados, 22. El Centro Riojano. Teléfono 1.366. Sucursal, Silva, 8.

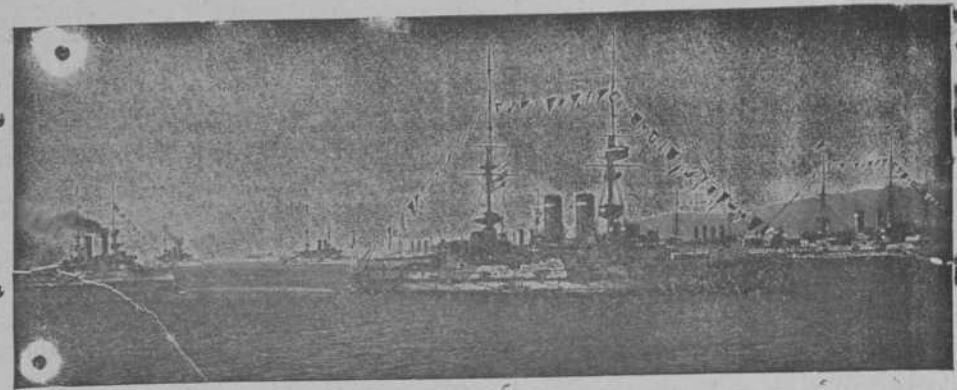
NO MÁS PURGAS

Con los supositorios VICTORIA á la glicerina solidificada se destierra el estreñimiento. Caja, 1,50 pesetas. VICTORIA, NUM. 8, MADRID

AVILA

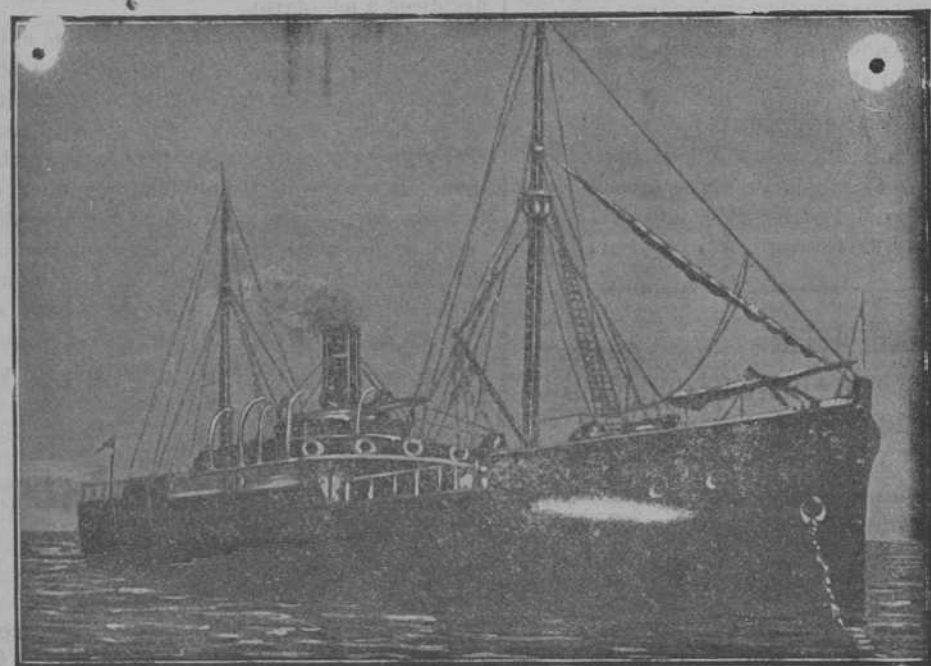
Se alquila para la temporada de verano una casa bien amueblada, y con instalaciones eléctricas. Tiene jardín, corral y pozo. Informarán: calle de Tallistas, número 11, en Avila; y en Madrid, calle de Recoletos, núm. 12, segundo.

Disponible



Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street. S. W.—Constructor 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 aceros, cañones y blindajes de Scheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego 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 Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Kent, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Barik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libetad», 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 ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuchier» 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; «Horus» 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; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», 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 370 buques de distintas clases.



IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trautos, 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; Calo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleo, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella. Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.—Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio quincenal entre Bayonne y Burdeos.—Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes: oficinas de la Dirección y D. Jaquin Haro, consignatario.

Disponible

Aviso á los señores Empleados

En el café de «La Gran Vía», «Restaurant», se come mejor que en los propios domicilios particulares, y á precios inverosímiles; gran variedad de cocina y repostería de todo cuanto pueda apetecer el cliente.—Riquísimo café, extracto puro, á 0,35, y otros beneficios á todo el que presente comprobante de suscriptor de este diario.—Concurridos billares, en grandes y ventilados locales, á 0,75 hora.

San Bernardo (esquina á Flor). -- Teléfono 110