

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, edificio. Tel. 2.931.

Madrid, Martes 16 de Enero de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.742

Los Almirantazgos estudian

A la hora presente, los Almirantazgos estudian los desenvolvimientos que para después de la guerra puedan iniciarse en las respectivas flotas y unidades de combate, para aplicar a su mejoramiento los cambios y perfecciones que sean menester.

Ha habido encuentros, escaramuzas, combates y batallas marítimas de mayor o menor importancia; en rigor, sin embargo, no se puede decir que han estado frente a frente para medir sus fuerzas los núcleos de escuadras enemigas.

Por consiguiente, salvo lo que el adelanto en la construcción indica como preciso en la futura acción naval, no hay motivo para grandes innovaciones; los arquitectos navales siguen ahora, como antes de la guerra, persiguiendo ideales, combinando fórmulas, tratando de sacar el mejor partido de las condiciones hasta ahora bien marcadas de las unidades tácticas.

Las grandes masas siguen su progreso lento; pues es difícil combinar en pequeños desplazamientos las excelsas cualidades militares y marineras de los barcos de combate. La artillería, en vez de perder importancia, la adquiere más, y ya se vio que los gruesos calibres dan excelente resultado en los tiros por elevación.

No se pueden aminorar las masas flotantes si han de soportar cañones tan gigantes como los que ahora se emplean en los dreadnought y superdreadnought; y, como es lógico, esto detiene esa gran cualidad del poder defensivo que se llama velocidad. A mayor velocidad, menor desplazamiento, y viceversa. La materia inerte impone ese antagonismo, y los ingenieros navales no lo pueden vencer.

Aun en la navegación submarina imperan los desplazamientos sucesivamente mayores; pero la locura de dar amplitudes cada vez más dilatadas a los mecanismos y artificios de fuego hará forzosamente detener esas locas idealidades, tanto a flote como submarinamente.

Se trabaja mucho en los gabinetes y laboratorios para dominar las resistencias naturales del elemento líquido y de las masas metálicas de los vasos flotantes. Las unidades intermedias también tienden a la amplitud; los torpederos, los destroyers, crecen y crecen en magnitud, y de ese modo las transformaciones son verdaderos saltos en las tinieblas para la estabilidad y el movimiento de las naves futuras.

Pero no hay modo de retroceder. La agresividad aumenta también en proporciones desmesuradas en los modernos barcos, y si los cañones, y los proyectiles, y las masas crecen, los repuestos y los abastecimientos reclaman igualmente amplitudes enormes. Todo eso son complicaciones graves en la construcción naval y en cuanto se relaciona directamente con ellas, desde los pañoles, en orden a lo interno, a los diques, en relación con lo externo de los enormes colosales del mar.

El factor económico es el que estira o afloja esas idealidades. Los países de pocos recursos no pueden seguir esas inmensas amplitudes ofensivas y defensivas, porque no sólo el gasto de las nuevas construcciones queda fuera de su alcance, sino lo que es tan importante o más que eso, el entretimiento del material flotante para que pueda estar en constante buen estado de utilización.

Y el material no es el único factor. Queda por acomodar a las grandes necesidades las aptitudes del personal. Hoy los buques, con sus complicados mecanismos, exigen verdaderas capacidades, y éstas no se improvisan, y su preparación y adaptación requiere mucho tiempo, minuciosa organización y cerebros sutiles que puedan abarcar el detalle y el conjunto de todas esas organizaciones del material y del personal que son la única garantía de la eficiencia aprovechable en el momento del combate.

Al acabarse la guerra, no se sabe cuáles transformaciones ni cuáles evoluciones experimentarán esas organizaciones. De lo que se tiene certeza es de que el marasmo actual clarará en el léngamo de la quietud humillante a los pueblos y a las naciones que no se aperciban a seguir esos movimientos.

¿Podrán la Marina y la nación española estar en disposición de seguirlo? Esa es la más trascendental de las cuestiones a estudiar entre nuestros directores de opinión y futuros organizados de la defensa nacional.



EL GENERAL HUMBERT Y SU ESTADO MAYOR

ROBO A BORDO

Cómo se descubrió el delito

Alicante, 16.—A bordo del pailebot «Concepción Salas», de la matrícula de Andrait (Balears), anclado en el puerto, se ha cometido un robo de 9.000 reales en billetes franceses, de varias clases, y 17 duros españoles.

Los ladrones se llevaron un arca que había en la cámara de popa, que contenía el dinero y la documentación.

El arca ha sido encontrada por el carabinero Pedro Izquierdo Bueno, a dos metros de la playa, entre el balneario de la Alianza y el pabellón de la pescadería.

Los ladrones no hallaron en la misma cámara una cartera que contenía dos billetes españoles de 500 pesetas, 16 duros en plata y una moneda de medio franco.

El teniente de Carabineros Sr. Ugarte comunicó el hecho a la Comandancia de Marina, y el capitán a la Compañía, el inventario hallado.

El pailebot «Concepción Salas» procedía de Rabat, y cargaba para dicho puerto yeso, cemento y vino.

El hijo del patrón, Francisco Wall, llamado José María, fué el primero que notó la falta.

El Cuerpo de Correos

Está en la conciencia de todos los políticos, sin distinción de partido, la importancia que representa para la nación el servicio encomendado al Cuerpo de Correos. Las seguridades comerciales, el florecimiento de la agricultura, la intensidad de las industrias, todas esas potentes ruedas que ponen en movimiento la riqueza nacional; las iniciativas, las fecundas ideaciones, la rápida negociación que evita la quiebra o multiplica el ingreso, todo tiene su base en ese importantísimo servicio, que debe ocupar y preocupar a la acción directiva, estimulando a un personal que, multiplicado el trabajo con creaciones de servicios que formaban una necesidad en nuestra Patria, a costa de un mayor desgaste de sus energías físicas, llenan debidamente el cometido impuesto con la tranquila conciencia de un deber cumplido y con la esperanza fundada de ver llegar el día en que sea acondicionado el producto de un trabajo incansable a las futuras orientaciones que beneficien al personal.

El Giro Postal, nacional e internacional, y la Caja Postal de Ahorros, son novísimas dependencias que encierran no sólo una labor meritoria, sino la consiguiente responsabilidad del manejo de importante masa metálica. Lo que resulta con notoria deficiencia orgánica es el que esos servicios no sean por completo centralizados en Correos.

El Giro Postal da crecientes beneficios al Tesoro, y no es justo que los celosos funcionarios dedicados a ese servicio tuvieran una remuneración especial, un tanto por ciento racional de esos fondos que manejan, tanto para estímulo como para quebranto de moneda, etcétera.

El Ahorro Postal, que fundamenta una importante corriente de beneficio para la nación y el particular, no debe desenvolverse su funcionamiento en forma de toda facilidad para el que, depositando sus economías, desea el poder disponer de ellas sin dilaciones, cuando causas anormales a ello obliguen? Consecuencia es la necesidad de aumentar, casi duplicar el personal que hoy existe, descongestionando la multiplicidad de trámites y radicando en poder de la Caja todos los títulos y fondos de los particulares tenedores de las cartillas, pudiendo los jefes utilizar el Banco de España para los depósitos que creyesen oportunos, tanto de metálico como de títulos de la Deuda; he procurado realizar todas las operaciones que

pueden efectuarse en la Caja Postal de Ahorros; atención, interés, prontitud, todo lo he encontrado en los celosos y amables funcionarios que prestan servicio en esta Central; lo que ha precisado comunicación con enlace establecido con otros Centros, la tardanza ha sido bien notoria.

Por ello creemos de beneficio para el público la centralización en las distintas dependencias de cuanto a ellas afecta. He de recabar y rogar a los compañeros de Prensa toda ayuda para hacer labor tendenciosa a fomentar todo estímulo y a que sea debidamente remunerado el personal del Cuerpo de Correos, cuya importancia en la vida nacional debe ser debidamente apreciada; con ello el sacrificio del Tesoro público ha de verse altamente recompensado por la racional consecuencia que todo cuanto tie de a fomentar entusiasmos profesionales repercute en el mayor celo e interés por el cumplimiento del deber impuesto.

Otro asunto que debe procurarse reformar es el acondicionamiento de las Escalas en forma de alcanzar con rapidez el empleo de jefes de Negociado, y sobre cuyo particular me ocuparé en próximo artículo.

Enrique López de Pereda.
Capitán de corbeta.

Madrid, 14 Enero 917.

El porvenir del hierro y el acero

Son estas industrias a las que después de la guerra espera, positivamente, un período de prosperidad no menos intensa acaso que la que han gozado durante el conflicto guerrero. Se caracteriza éste en un inmenso consumo de estos materiales en los campos de batalla por los ferros de la manufactura en las fábricas de cañones y proyectiles. No menos que tres millones de toneladas de acero han sido manufacturadas en Inglaterra por año, según curiosa información que nos proporciona *The Economist*, a pesar de los millones de hombres que forman hoy los ejércitos de la Gran Bretaña.

Acabada la guerra, la inversión o cambio de marcha del movimiento industrial ha de ser violentísimo. De la plena presión de producción guerrera ha de pretenderse pasar, en el grado posible, a la plena producción de paz. Un examen somero de esta perspectiva conduce a la conclusión que antes mencionamos. Si nos fijamos en las industrias de construcción naval, hará Inglaterra esfuerzos poderosísimos para construir el tonelaje perdido y mantener su predominio del tráfico marítimo del mundo. Pero, a buen seguro, no les irán en zaga los Imperios centrales. Respecto

a los países neutrales con bordes marítimos, todos ellos, por ley de necesidad, hacen de su parte lo necesario para reconstituir sus flotas y acrecentar el tonelaje. Es un movimiento universal que, lejos de acabar con la guerra, habrá de intensificarse después de ella.

La prosperidad de la agricultura en sus ganancias por efecto de la guerra es un hecho mundial. Parece pronosticable que esta prosperidad se refleje en demanda de herramental agrícola, cuyos mercados en Europa se han punto menos que extinguido durante la guerra.

Si nos fijamos en el material ferroviario, la demanda ha de ser, igualmente, intensísima, para recomponer los estragos causados en él en Europa. En países extraeuropeos como Rusia, China y la India, existe una verdadera efervescencia de proyectos de nuevas líneas. El aspecto general del mundo es el de la necesidad de reparar y ampliar los medios de transporte en las naciones empobrecidas en la guerra, y en las demás, tan afectadas han sido y continuarán siéndolo por la crisis, que un mejoramiento y ampliación de aquéllos como factor esencial de su vida económica se les impone imperiosamente.

La competencia en la producción de estos materiales básicos del desarrollo industrial moderno ha de ser durísima entre los países europeos, que son sus principales productores, o sea Inglaterra y Alemania. Pero las necesidades generales del mundo serán de tal magnitud, que acaso supere el consumo al realizado durante la guerra en artificios de destrucción. Volver a la paz, por consiguiente, significa no una suspensión en la prosperidad de las industrias de producción de hierro y acero, sino una continuación, probablemente, intensificada de la misma.

Los talleres y fábricas de la paz reemplazarán a los talleres y fábricas de la guerra. Pero esta inversión del movimiento industrial requiere para ser ejecutado capitales y crédito, abundancia de trabajo, salarios no por las nubes, como lo están actualmente en los países beligerantes.

Y como estos factores de resistencia se agravarán con la continuación de la guerra, es infinitamente deseable la paz, porque con ella el resurgimiento futuro es posible, y sin ella puede llegar a ser imposible, en período breve por lo menos.

MISCELANEA TELEGRAFICA

El vapor «Manuel Calvo».

Cádiz, 16.—Ha zarpado para Cuba el correo «Manuel Calvo», con centenares de pasajeros y miles de toneladas de carga.

Ha llegado el pailebote inglés «Robet», que pasó con cargamento de azúcar a los depósitos francos.

El Rey a San Fernando

Cádiz, 16.—Créese que S. M. el Rey irá breves días a San Fernando para ver la Escuela Naval, siguiendo su costumbre de visitar las escuelas militares siempre que se encuentra cerca de ellas.

Supónese que irá embarcado desde Sevilla.

El «Reina Victoria Eugenia».

Cádiz, 16.—Comunica por radiograma el capitán del trasatlántico «Reina Victoria Eugenia» que el martes, al medio día, cortaba el Ecuador.

Huelga general para el 23.

Zaragoza, 16.—Para ratificar los acuerdos tomados por las Directivas de las Sociedades obreras, se ha celebrado un mitin, en el que se ha acordado declarar la huelga general el día 23 de Enero.

La nueva etapa de la campaña

Cerrada la fase diplomática por que acaba de atravesar la contienda europea con la negativa de la Entente a entrar en conversaciones pacíficas, es de presumir un recrudecimiento de la lucha para buscar soluciones militares al problema.

Con este motivo, los críticos profesionales de todos los países se dedican a investigar cuáles pueden ser los planes futuros, siendo notable que se hable mucho de las iniciativas de los dos Imperios, y no se mencione ninguna que pueda partir de los aliados.

Esto tiene, sin embargo, una explicación. Como esos críticos pertenecen a periódicos de Francia e Inglaterra, es natural que no propalen los proyectos de su bando; pero también pudiera ocurrir que los otros tomasen la delantera, como viene sucediendo desde el principio de la guerra.

Dejando a un lado rumores e indicios que no llegan a concretarse, vamos a examinar los diversos caminos que lógicamente puede adoptar el Estado Mayor alemán.

Parece el más inmediato aprovecharse de la escasez de recursos que se observa en las tropas rusas para seguir adelante por Moldavia e invadir también la fértil comarca de Be arabia, donde hay enormes riquezas agrícolas que no han podido transportarse a tiempo; pero semejante movimiento requiere un desarrollo grande de fuerzas que tal vez no sea posible acumular.

De no adoptarse esa determinación, Mackensen y el archiduque establecerán un frente defensivo sobre la base del Sereth y del delta danubiano, lo cual dejará disponibles un buen número de unidades.

En cuanto caiga en sus manos la ciudad de Galatz, cuya posesión es necesaria para dominar dicho río, sabremos de un modo definitivo lo que intentan, porque cualquier avance posterior marcará el deseo de continuar el ataque.

Otra determinación es irse a los Balcanes para combatir al Ejército de Sarrail y lograr que los griegos se decidan en favor de los Imperios centrales.

Esto es más fácil de decir que de llevarlo a cabo, porque los obstáculos que ofrece esa abrupta comarca favorecen a los defensores, tanto en un sentido como en otro.

Los búlgaros han tenido la ventaja mientras han estado a la defensiva. Si ensayan descender por el Vardar o el valle del Cherna se encontrarán con dificultades semejantes a las que detuvieron a sus enemigos, que por este cambio de actitud recobrarán la supremacía perdida.

De la cooperación griega no es lógico esperar grandes milagros, porque hay pocos núcleos disponibles y una gran falta de material.

Respecto a violentas irrupciones en el frente occidental o en el italiano, es preciso no olvidar que en el primero están todos los efectivos franco-ingleses, y en el segundo, los de Cadorna dispuestos a luchar con gran acopio de elementos.

Una ruptura eficaz en cualquiera de ellos no parece probable; un intento ofensivo para demostrar fuerza, llevando el desaliento al ánimo del contrario, ya es otra cosa, aunque ha de costar tremendas pérdidas que no compensarán tal vez el efecto conseguido.

Nuestra impresión es que la etapa próxima confirmará el equilibrio de la situación general en el Continente; y como la marítima no ha de modificarse tampoco, estaremos en el verano casi lo mismo que ahora, y se impondrá pensar seriamente en venir a las transacciones que ahora acaban de no aceptarse porque había esperanzas que luego quedaron fallidas.

ESTAFA DE 700.000 PESETAS

El presunto autor se fuga.

Hace dos o tres días se ausentó de Madrid el corredor de Bolsa D. B. R. de L., llevándose más de 700.000 pesetas en valores que le habían sido confiados por sus clientes.

Uno de éstos presentó ayer a última hora de la tarde en el Juzgado de guardia una denuncia contra el citado corredor, y a consecuencia de ella, practica la Policía activa gestiones para conseguir la captura del denunciado.

El hecho fué objeto de muchos comentarios en los círculos bursátiles durante toda la tarde de ayer.



EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA FRANCESA MR. POINCARÉ, CON EL MARISCAL JOFFRE Y EL GENERAL DUPARGÉ

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

La invasión de Rumania

Ataques austroalemanes rechazados.—Localidad evacuada.

Petrogrado, 15.—Frente ruso.—Los austriacos tomaron la ofensiva al Este de Putni, siendo también rechazados.

Sus ataques contra nuestras posiciones a orillas de los ríos Slenik, y Oltuz fueron igualmente rechazados.

Los rumanos fueron atacados a seis verstas al Oeste de Pralea, y rechazaron todos los ataques.

Los austroalemanes tomaron la ofensiva en Radulesci, a 10 verstas al Este de Focsany, siendo igualmente rechazados.

El enemigo, con unos tres regimientos y apoyado por fuego de artillería pesada, tomó la ofensiva contra nuestras líneas desde Kotuhkhal, a orillas del Sereth, hasta Vadeni, y aunque fueron rechazados varios ataques, nuestras tropas avanzadas, bajo la presión enemiga, hubieron de evacuar la localidad de Kotuhkhal.

Confirmación de la toma de Vadeni.

Cuerpo de ejército del mariscal von Mackensen.—Entre el Buzeu y la desembocadura del Sereth, y a pesar del tiempo favorable, ocupamos el último punto que había quedado en poder de los rusos al Sur del Sereth-Vadeni.

Dicho lugar fué ocupado por medio de un asalto.

Las operaciones en Francia

Ataque rechazado.

París, 16.—Nada que mencionar en ambas orillas del Somme, en la orilla derecha del Mesa y en Lorena.

Después del bombardeo de anoche entre el Aisne y las Argonas, los alemanes han atacado los puestos avanzados franceses, siendo rechazados después de un vivo combate.

Los franceses han efectuado con éxito varios golpes de mano contra las líneas alemanas, cogiendo prisioneros y material.

Luchas de destacamentos.

Londres, 16.—Un destacamento enemigo trató de penetrar anoche a primera hora en uno de nuestros puestos al Noroeste de Guedecourt, fracasando en su intento y siendo rechazado con pérdidas.

Nuestras patrullas llevaron a cabo con éxito anoche pequeñas operaciones cerca de Neuve Chapelle y Armentieres.

Esta tarde bombardeamos con buenos resultados las trincheras enemigas al Noroeste de Lens.

En el resto del frente la usual actividad de artillería, más marcada frente a Serre, al Sur de Armentieres y al Noroeste de Ypres.

Luchas de patrullas.

Berlín, 16.—Continúa el intenso fuego de artillería al Norte del Somme.

Después de haber rechazado patrullas enemigas, nuestras propias fuerzas exploradoras lograron, por empresas llevadas a cabo con éxito, apoderarse de prisioneros y de ametralladoras.

Las operaciones en Rusia

Ataques y contraataques.

Petrogrado, 16.—Los rusos tomaron ventaja al caer sobre unas colinas a siete kilómetros de Monastirka Kassinouli, y tras una encarnizada lucha, rechazaron al enemigo hacia el Sur.

Las tropas enemigas tomaron a su vez la ofensiva en la misma región y fueron rechazadas con la ayuda de los rusos a dos kilómetros hacia el Sur.

En la región de Wodeny, a dos kilómetros al Sudoeste de Galatz, un regimiento enemigo atacó a uno de nuestros elementos, que se retiró hacia el Norte.

Después de un fuerte bombardeo, el enemigo atacó repetidas veces en la región de Tchiouslen, a doce kilómetros de Focany, siendo rechazado con grandes pérdidas.

Operaciones paralizadas.—Ataques rechazados.

Berlín, 16.—Frente del ejército del príncipe Leopoldo de Baviera.—Debido a las malas condiciones atmosféricas, no pasó de mínima la actividad de los combatientes.

Frente del ejército del arquiduque José.—Al Norte del valle de Susita el enemigo atacó nuestras posiciones, nuevamente ocupadas.

Fuertes contingentes rusos y rumanos tomaron parte en el ataque, habiendo sido rechazados en todos los puntos.

Las operaciones en Italia

Acción de artillería.

Roma, 16.—En el frente del Trentino nuestras baterías han esterado los movimientos de las tropas enemigas.

Nuestra artillería ha contestado vigorosamente a los disparos del enemigo, dirigiendo

su fuego a las líneas de comunicación del adversario.

Turcos en el Carso.

Roma, 16.—Dice la Idea Nazionale que algunos regimientos de infantería austriacos han sido sustituidos en el frente del Carso por otros turcos vestidos con uniformes austriacos.

En los Balkanes

Violentas tempestades.—Bombardeos.

Salónica, 16.—El mal tiempo ha provocado numerosas inundaciones.

Violentas tempestades son señaladas en la región del lago Prespa.

El enemigo ha manifestado cierta actividad sobre el frente ocupado por los italianos, donde un ataque ha sido rechazado, haciendo prisioneros.

Violento bombardeo sobre el Vardar y en la región de Rapes, dominado por una violenta respuesta de nuestra artillería.

Un depósito de municiones ha sido destruido en Pütres, al Norte de Armatius.

Algunos encuentros al Sur del lago Ochrida, y particularmente en Vel teraa, donde uno de nuestros destacamentos isodchino ha sido empeñado.

Otro destacamento ha progresado ligeramente frente a Sveti.

Los frentes secundarios

Derrota turca.

París, 15.—Comunica el Cuartel general del ejército del Cáucaso que en la noche del 12 nuestras tropas atacaron las líneas turcas del pueblo de Felme, a 20 kilómetros al Suroeste de Kalkit; los turcos huyeron, cogiéndose algunos prisioneros y bastante material.

Progresos en Kut-el-Amara.

Londres, 16.—Parte inglés de Mesopotamia: Nos hemos apoderado de la población de Hai y progresamos al Este y Oeste de Kut-el-Amara, cogiendo dos ametralladoras y dos morteros.

Excepto una pequeña banda de terreno, hemos limpiado la orilla derecha del Tigris en el Este de Sshatthal.

MINAS Y SUBMARINOS

La guerra en el mar

En las costas españolas.—Un vapor noruego echado a pique.—Llegada de los naufragos.

Leemos en nuestro estimado colega El Faro de Vigo:

«El vapor pesquero «Elduayen», de esta matrícula, llegó de la mar ayer, a las tres y media de la tarde, trayendo a remolque dos botes con 28 naufragos.

Los había encontrado a las tres menos cuarto, frente a Los Castros en esta bahía.

Así nos lo manifestó el patrón del «Elduayen», D. Ricardo Castelo, quien al ver los botes y que desde éstos le hacían señas, se acercó a ellos, y tomándolos a remolque, los condujo hasta el Berbés.

Una vez allí, desembarcó el capitán del buque a que pertenecían los naufragos, que era el noruego «Vestfold», y se dirigió al Consulado de su país.

Mientras tanto, hablamos con los demás naufragos quienes nos dieron noticias del hundimiento del «Vestfold», noticias que más tarde, en el Consulado, nos confirmó y aun amplió el capitán.

Los naufragos, como hemos dicho, son 28, y la mayoría de ellos son chinos.

El hundimiento.

El «Vestfold» procedía de Hull y se dirigía a Cette con 2.760 toneladas de carbón.

Anteayer, viernes, a 150 millas ONE del cabo Finisterre, le apareció, a las tres de la tarde, un submarino alemán de gran porte, pintado de apomado oscuro y sin número visible.

Por medio del telégrafo de banderas le ordenó que se detuviera y que pasara a bordo del submarino el capitán del buque noruego, con la documentación.

Hízolo así el capitán del «Vestfold», y enterado el comandante del submarino del cargamento, procedencia y destino del buque, ordenó aquí que los tripulantes del vapor se trasladaran a los botes.

Luego subieron a bordo del «Vestfold» unos tripulantes del submarino, provistos de bombas explosivas, que colocaron en el departamento de máquinas y que al estallar determinaron el hundimiento del buque en cuarenta minutos.

Los naufragos embarcaron en los dos botes provisiones de carne en conserva, manteca, galleta y agua, cuando no de biácara, gemelos y sextanta.

Desapareció el submarino después que el capitán del «Vestfold» se unió a su gente, y los dos botes comenzaron a navegar a vela con dirección a nuestras costas.

Algunas horas después fueron recogidos los

naufragos por el vapor noruego «Vav», que navegaba con rumbo al Sur.

El «Vav» los dejó ayer tarde a dos millas de la entrada de la bahía de Vigo, hacia donde los naufragos navegaron en dos botes.

Como decimos, el pesquero «Elduayen» los encontró a la altura de Los Castros y los condujo al Berbés.

El «Vestfold».

Pertenecía el buque hundido a la matrícula de Hangesund.

Había sido construido en 1908 y valía 1.800.000 coronas.

Tenía 1.172 toneladas netas.

La 2.760 de carbón que conducía de Hull para Cette pagaban de flete 50 chelines la tonelada.

Los naufragos quedaron hospedados por cuenta del Consulado de su nación.

El cónsul, D. Manuel Bárcena, dispuso también que fuesen recogidos y almacenados los útiles y provisiones que condujeron los botes.

Parece que los naufragos tienen noticia de que anteayer fueron hundidos otros tres barcos.»

Los ingleses niegan la pérdida de un crucero.

Londres, 15.—En un radiograma a emán de fecha 13 se dice:

«Cuartel general turco, 11.—Frente del Cáucaso.—Bombardeos por sorpresa los buques enemigos en el puerto de Neys. Mediante un certero disparo destruimos a un crucero británico del tipo «Junco». El crucero no tuvo tiempo de abrir el fuego.

La nave destruida continúa aún ardiendo. Un torpedero logró escapar, después de haberseido roto un palo por nuestro fuego, mientras que un buque patrulla, de nacionalidad desconocida, fué alcanzado también por un proyectil. Dicho buque patrulló a escapó en dirección Sur con grandes averías.»

El Almirantazgo anuncia que ningún crucero británico ha sido hundido. Probablemente el buque a que se refieren fué el barco transportador de hidroaviones, el «Bonmychree», cuya pérdida en la rada de Kastelorza fué anunciada el día 11.

Sumergibles alemanes en el Estrecho.

Cádiz, 15.—Varios pescadores han dicho que vieron pasar del Atlántico al Mediterráneo dos grandes submarinos alemanes que atravesaron el estrecho de Gibraltar con dirección a la costa marroquí.

Submarino alemán capturado.

París, 16.—Comunican de Flessingue que la flota holandesa ha capturado un submarino alemán en aguas jurisdiccionales.

Después de abierta una información fué puesto en libertad.

El crucero inglés echado a pique.

Berlín, 16.—El crucero inglés, de cuya destrucción se habló cuenta ayer, es el «Seaplan», y el buque de vigilancia averiado parece ser italiano.

Una gratificación.

Londres, 16.—El Almirantazgo inglés ha acordado dar una gratificación para repartir entre los oficiales y tripulantes que, al mando del almirante Beatty, hundieron al «Blucher» en el combate de Dogger Bank el 24 de Enero de 1915.

Como la tripulación del buque enemigo se componía de 1.050 personas, la gratificación, calculada a razón de 125 francos por hombre, importará 131.250 francos.

Un buque detenido y otro hundido.

Copenhague, 16.—El vapor «Thira», que había partido de Copenhague hacia el Norte, fué según el Berlinske Tidende, detenido en la costa sueca, cerca de Halmstadt, por un buque de vigilancia alemán, y conducido a un puerto, del tipo de los cañoneros.

El vapor danés «Tuborg» ha sido hundido por un submarino alemán.

El problema de las subsistencias

Conflicto en Zaragoza.—El abastecimiento de los asilos.—Asamblea de remolacheros.

Zaragoza, 15.—Continúa en el mismo estado el conflicto ocasionado a la Diputación provincial por la negativa de los abastecedores a suministrar víveres a los asilos en los precios fijados por la Junta de Subsistencias.

De otra parte, la Diputación no puede pagar el abastecimiento a distintos precios que los convenidos oficialmente.

Para buscar una fórmula conciliadora, el presidente de la Diputación visitó al gobernador civil, y esta autoridad le indicó la conveniencia de que se le formularan denuncias concretas para proceder enérgicamente y llegar a la incautación si fuese necesario.

Ayer se celebró la anunciada asamblea de remolacheros, asistiendo numerosos representantes de los pueblos comarcanos e infinidad de adhesiones.

Se acordó constituir una Sociedad de labradores para fomentar el desarrollo e intensificar la defensa de la agricultura. Se aprobó el reglamento por que ha de regirse y no firmar ningún contrato a un precio inferior de 60 pesetas la tonelada de remolacha.

Una asamblea en Valencia.—Censuras a la Junta provincial.—Anuncio de medidas radicales.

Valencia, 16.—En la Sociedad de albañiles se ha celebrado una asamblea extraordinaria para tratar de las subsistencias.

Todos los oradores censuraron duramente la pasividad de la Junta provincial y convinieron en que la situación es realmente desesperada.

En consecuencia, se acordó que el Comité directivo convoque a una asamblea magna, y en caso de que no quieran solidarizar los industriales y comerciantes, todas las Sociedades del ramo de construcción actuarán por cuenta propia y ejercerán aquellas radicales medidas que estén necesarias para poner coto a los ineficaces abusos de los acaparadores.

La situación es cada vez más grave, y de no actuar la Junta provincial enérgicamente para regular los precios, es de temer que se originen disturbios.

Una conferencia.

Barcelona, 16.—Anoche celebraron una conferencia el gobernador civil y el presidente de la Cámara de Comercio, tratando de la exportación a Canarias de algunos artículos de primera necesidad.

Las conferencias continuarán, pues no se ha resuelto nada en concreto.

El precio de la carne.

Castellón, 16.—Los carniceros han denunciado a la Junta provincial de Subsistencias que se ven precisados a bajar 40 céntimos el precio del kilo de carne.

La Junta se reunirá para ocuparse del asunto.

En la Sociedad Geográfica

Conferencia de D. Vicente Lampérez.

El ilustre arquitecto D. Vicente Lampérez dió anoche una interesante conferencia en la que por el relieve curioso y muy estrechos relaciones entre la arquitectura y la geografía física.

Estudiado la cuestión en lo referente a España, demostró primeramente que las cuencas de los grandes ríos han sido las primeras rutas de penetración por donde se ha podido extender la influencia del arte arquitectónico de otros países.

Después, y con claridad suma, explicó cómo en las obras de la arquitectura influye fundamentalmente el clima, según sea cálido o frío, seco o lluvioso, nebuloso o oscuro o radiante de luz; y cómo también dependen aquéllas de la naturaleza y calidad de los materiales que la región ofrece al arquitecto, hasta el punto de que estos dos elementos de la geografía física, clima y suelo, son dos tiranos con los cuales tiene que luchar el arquitecto, sometiendo a ellos en la arquitectura popular o modesta y haciendo esfuerzos para emanciparse de ellos en la arquitectura aristocrática, o sea aquella en que se pueden disponer de grandes medios para contrarrestar los caracteres físicos de la región.

Mostró con sólida mente su tesis presentando en proyecciones vistas fotográficas de magníficos monumentos de la piedra amarilla abundante en Salamanca, con la que pueden hacerse primorosos; de los severos edificios de Galicia, construídos con granito basto; de los hermosos ejemplares que los mudéjares construyeron con ladrillo en las comarcas aragonesas; y de los contrastes de las edificaciones monumentales y populares en Andalucía y Valencia, comarcas de temperatura suave y ricas en luz, con sus similares de Castilla y del Norte, donde el rigor del clima impone su carácter.

De todo esto dedujo el sabio conferenciante muy atinadas consideraciones sobre la arquitectura regional, si no muy aplaudido en el curso de su instructiva disertación y al final de ésta.

El presidente de la Sociedad Geográfica, señor Ugarte, en muy elocuentes frases hizo resaltar la importancia científica de las relaciones que con tanta claridad había sabido señalar el Sr. Lampérez entre la arquitectura y la geografía física, y le felicitó por su amena e interesantísima conferencia.

El temporal

Las comunicaciones.

A causa del temporal reinante han vuelto a resentirse algunos de los servicios de comunicaciones.

El administrador de Avila comunica por telégrafo no haber podido salir ayer ninguna conducción de las diferentes que arrancan de dicha capital por la gran cantidad de nieve acumulada en dicha región.

Por la misma causa no ha podido salir de Peñarada de Bracamonte la de dicha estafeta; sólo llegó la de Medina del Campo.

Por interrupción de la línea del Mediterráneo, cerca de El Villar, el correo de Madrid llegó a Alicante con bastantes horas de retraso.

El servicio de Telégrafos se cursa normalmente.

La única avería que se ha producido se limita a una interrupción en la línea de Zaragoza, entre Sigüenza y Guadalajara; pero la comunicación quedó asegurada inmediatamente por otra línea.

Ríos desbordados.

Zaragoza, 16.—Los ríos Arga y Erza se han desbordado, inundando los campos ribereños. La erencia de estos ríos ha hecho aumentar

de un modo considerable el cauce de aguas del Ebro.

Según los datos recibidos en la División hidráulica, en la estación de aforos de Castejón alcanzan las aguas del Ebro en aquella escala una altura de 13 metros.

Los trenes de la línea del Norte sufren gran retraso, porque el intenso viento les impide avanzar en el trayecto de Tafalla y Alsasua.

Entre dichos puntos la capa de nieve alcanza un espesor de 30 centímetros.

La circulación de algunos trenes de mercancías se halla interrumpida hasta que el temporal cese.

UN BUEN SERVICIO DE LA GUARDIA CIVIL

Detención de la mujer que vendía niños

Sevilla, 16.—Al fin ha sido detenida la vendedora de niños que denunció, hace aproximadamente un mes, una agraciada joven del barrio de la Magdalena.

María de la Fuente (a) la Rubia de los Espigones, vendió hace poco más tiempo del que se presentó, un niño en doce reales al capitán de un barco extranjero, que vino a Sevilla con madera. La joven denunciante pudo, con su previsora medida, evitar que la criminal mujer pudiese llevar a efecto la venta de una niña de seis años y otra de pecho, pues enterada, sin duda, la Rubia de la persecución de que iba a ser objeto, desapareció de Sevilla.

To los cuantos registros, indagaciones y trabajos se hacían, resultaron infructuosos; pero la Guardia civil del puesto de San Juan de Aznifarache ha logrado, al fin, detenerla.

En el momento de ser detenida, llevaba dos niños: uno pequeño, de pecho, y una niña de seis años, quizá los mismos que antes quiso vender; pero en tal estado de raquitismo, que apenas se representan la mitad de edad.

El juez del distrito de la Magdalena, ante quien ha comparecido, ordenó su ingreso en la cárcel.

Han sido citados los vecinos de la casa número 80 de la calle de Betis, que parece es la casa de donde partió la denuncia, y en la cual preparaba sus ventas.

La conducción a la cárcel por la Guardia civil de la detenida, llevando a ambos niños, al medio día, llamó la atención de la gente.

La detenida es bastante conocida en Sevilla.

INFORMACION DE GUERRA

Reemplazo.

Pasan a esta situación los capitanes D. Manuel Badía y D. Agustín Monasterio.

La Audiencia se hunde

La vida judicial, suspendida.

Los últimos reconocimientos practicados por los técnicos en el edificio que ocupa la Audiencia han dado como resultado el dictamen que dicho local se hunde sin remedio.

Ante tan inminente peligro se reunió ayer tarde la Sala de gobierno, convocada por el presidente de la territorial para tomar acuerdos. El primero que se tomó fué suspender la vida judicial y visitar al ministro de Gracia y Justicia para rogarle la publicación de una Real orden confirmando lo resuelto por la Sala de gobierno.

Esta se reunirá en el local de las antiguas Salesas para resolver cuantas incidencias ocurran, y el presidente de la provincial, Sr. González Ruiz, despachará en su domicilio los asuntos cuya resolución no pueda aplazarse.

Respecto del nuevo local donde en lo sucesivo funciona el Palacio de Justicia, nada hay en concreto; se pensó en el palacio de la duquesa de Nájera, sito en la calle de Alcalá; pero se desechó por insuficiente; se habla también del antiguo edificio que ocupó hace tiempo el Hospital de San Pedro de los Naturales, enclavado en la calle de San Bernardo; pero en concreto nada hay resuelto todavía.

El Colegio de Abogados, al tener ayer conocimiento del acuerdo de suspender las actuaciones judiciales, estimó que era llegado el momento de procurar que la nueva instalación se haga en condiciones decorosas para los abogados, que justamente han venido protestando del insuficiente que hasta ayer han tenido.

R. D.

Licenciamiento de tropas

Almería, 16.—Procedente de Melilla han llegado en el vapor «Hespérides» 315 soldados licenciados del cupo del año 1913.

Pertenecen a los regimientos de África, San Fernando, Ceriñola, Cazadores de Chiclana y Caballería de Taxisit.

En un tren militar marcharon a Gerona, Valencia y Teruel.

El día 22 llegarán 780 licenciados de la misma quinta.

La Marina de ayer y la de hoy

Hace tiempo que en los programas de partido no se habla, afortunadamente, de las reformas en la Marina ni tales o cuales organizaciones navales, lo cual debe consistir en que esos temas, gastados como tema político, han entrado por sí mismos en la conciencia nacional, que otorga su apoyo, cada vez más importante, a la defensa marítima de la nación.

Antes, en el Parlamento, parecía asunto obligado el de que personajes eminentes de la política utilizaran esas cuestiones como arripe para combatir a los Gobiernos o argumento para sucederlos en el Poder, y nunca faltaban censores de menor cuantía que hacían coro a semejantes arremetidas parlamentarias.

Ahora esa costumbre oratoria se va disipando y solamente los profesionales tienen autoridad para tratar de problemas tan hondos, y la opinión pública está persuadida de que la Marina, así la militar como la mercante, son parte fundamental en la existencia de la nación que ha menester ser fuerte en los mares y comercial en ellos para llevar sus productos a todos los ámbitos del mundo.

Desde que en el Parlamento y en los periódicos se habla menos de reformas de la Marina militar y comercial, es desde cuando precisamente se efectúa labor más intensa en esos dos orientaciones; y fácil habría de ser el demostrarlo, citando los grandes adelantos alcanzados en una y en otra dirección, respondiendo así a lo que las necesidades marítimas de España requieren y a lo que los tiempos actuales demandan.

Además, los partidos políticos y de Gobierno están ya más que enteros de lo que por culpa suya se dejan indotados los más importantes servicios de la Marina militar, y por el desdén incomprensible que han tenido con la navegación comercial, nuestra nación, que poseía un gran imperio colonial, lo ha perdido, descendiendo su influencia en el mundo y descendiendo en la escala de las Potencias marítimas algunas importantes tramos, que es preciso ahora ir recuperando a fuerza de grandes sacrificios, mucha constancia y firme propósito de no malgastar más el tiempo en lirismos oratorios.

El actual estado de ambas Marinas en España no se puede decir que sea floreciente, ni mucho menos. Tampoco lo es en otros países que tienen mayores razones y motivos que el nuestro para que lo fuesen; pero, sin embargo, es todo lo satisfactorio que puede ser, teniendo en cuenta la hora presente, que es de amarguras, de disgregación y de ruina en casi todas partes.

Las duras lecciones de la experiencia han hecho comprender a nuestra nación la importancia extraordinaria que para su existencia tienen tanto la Marina de guerra como la mercante; y al reconocer eso, justo es decir que se ha tratado de poner remedio, si no con gran celeridad, porque no ha sido posible por las angustias del Erario español, con la precisa atención, al menos, que demanda la urgencia en reconstituir la potencia naval que, con la soberanía española, nos fué arrebatada hace veinte años, como consecuencia inmediata del desastre.

La escuadra nacional no solamente está reducida, sino que ahora es más numerosa, eficiente y verdadera que nunca lo fué; y tocante a la flota mercantil, sus condiciones y composición actuales son muchísimo mejores que antes, y eso es lo que ha podido suceder por la pesadumbre de los acontecimientos, que han hecho ver claro a todos los españoles que no se perdió la soberanía colonial hasta que no se perdió la escuadra.

Esa enseñanza es muy difícil que pueda olvidarse, y al tenerla presente, el libro de los

infantinos nacionales va registrando poco a poco los propósitos de enmienda, que tanto la opinión pública, erróneamente dirigida en los pasados tiempos; como los partidos turnantes, como el parlamentarismo y cierta parte vocingera de la Prensa de otras épocas, fueron inconscientes responsables de que España haya ido perdiendo sus dominios solamente por no haberse preocupado en fomentar la fuerza naval, sin la que hoy ninguna gran nación puede aspirar a figurar dignamente en el mapa mundial.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 13, Día 15. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 8 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro, Ayuntamiento de Madrid, Ferrocarriles, and Cambios sobre el Exterior.

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

Un submarino español

Nuestro estimado colega La Acción publica, suscripta por «Arlequín», la siguiente revelación de un nuevo submarino español:

«El caso que hoy vas a leer, amable lector, es uno de tantos... Un privilegiado cerebro español inventó hace treinta años, un submarino que entonces hubiera sido el orgullo del mundo y hoy acaso sea más perfecto que esos cuyos hechos nos están produciendo tremenda admiración; el ilustre hijo de España, autor del aparato, no consintió que su inteligencia sirviera de fruto al extranjero, y ahí está el maravilloso invento, cubierto de polvo; arrancados los motores, para salvar un apuro, en momentos de angustia económica... sirviendo de vergüenza y oprobio al buen español que le observe, porque quizá la realización de la obra hubiera engrandecido a la Patria y en los anales de la Ciencia estaría consignado otro nombre español.

Arriacado en la fotografía de un hijo del inventor, está el submarino; sobre la torrecilla hay colocada una banderita con los colores rojo y gualda, puesta por el que ideó el aparato, soñando en la grandeza de España... la buena voluntad de un hombre, acaso lograra todavía un positivo resultado para la defensa de nuestra Patria...

D. Rafael Pacheco ha muerto hace poco más de dos años. Los últimos que vivió se dio un a tiempo, que le tenía postrado en un sillón; de sus sentidos corporales no le restaba más que recuerdo de la vista y otro del oído; la memoria habíase perdido casi por completo... una ruina.

La primera vez que el reportero vió el submarino, hará próximamente tres años, el pobre viejo asistió al acto, hundido en su viejo sillón.

Mientras el hijo explicaba el funcionamiento del aparato y el que estas líneas escribe caminaba de asombro en asombro, por las arrugadas mejillas del venerable anciano escurríanse gruesas lágrimas.

El gacetero confiesa lealmente que también lloró de verdadera, de rabia, de odio! D. Rafael Pacheco, que había hecho frecuentes y varios viajes a América, conocía y practicaba diez y seis artes y oficios. El mismo confeccionó, por su propia mano, todas las piezas de que consta el artefacto.

No queremos detallar sucintamente el aparato inventado por D. Rafael Pacheco; y apuros de su hijo, que aun conserva la ilusión de immortalizar el nombre de su padre, nos imponen esta conducta; pero sí hemos de dar algunas ideas del submarino tomadas de la Memoria escrita por su inventor, con objeto de que pueda formarse un juicio aproximado.

Es de figura fusiforme, alargado seis veces de longitud, desde el pie de roda, al cnasis de popa, donde se aloja la hélice propulsora, por un pie de manga y 75 de puntal. Pesa en total el modelo construido para pruebas, que es el que ocupa nuestra atención, 60 kilos.

El casco está formado por una serie de costillas longitudinales y otras transversales, de bronce. Puede sumergirse en el agua por tres procedimientos: por fuerza, merced a unas hélices que atraviesan perpendicularmente el submarino; por pesantez, llenando de agua unos aljires que lleva en el fondo, y por el péndulo eléctrico de estar liliad.

En la época en que se ideó el aparato no se conocían los propulsores de la hélice que lleva, y la característica de él es que se halla resuelta la manera y forma de salir del aparato, estando sumergido, caso de accidente momentáneo o de pérdida definitiva.

Aun cuando el periodista confiesa tener es-

casísima cultura en esta materia, advierte que este último detalle, si es de utilidad práctica, tiene tal sencillez que encanta y admira extraordinariamente.

Anejos al aparato hay también unas maías, invención del Sr. Pacheco y que descargan eléctricamente a la distancia que el mecánico del submarino estime oportuno y conveniente.

La ignorancia del reportero en la materia no le permite afirmar la superioridad del submarino del Sr. Pacheco sobre los que hoy ocupan la atención de los gobernantes y de las gentes que siguen la campaña de Alemania por lo que a es or en de la sangrienta lucha se refiere; pero cuando menos a título de curiosidad histórica, sí asegura el autor de estas líneas que este aparato ideado hace treinta y tres años debe ser estudiado.

Excelentísimo señor ministro de Marina, V. E. tiene la palabra.

Arlequín»

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Esta mañana regresó a Madrid el jefe del Gobierno, y a mediodía recibió en su despacho oficial a los periodistas, a quienes dijo que el Consejo de ministros anunciado para hoy se aplaza para mañana, en vista del viaje del señor Alba a Valladolid, de donde regresará mañana.

Cono por otra parte el ministro de Gracia y Justicia sairá pasado mañana a Valencia, donde va a inaugurar la Casa Notarial, el día más indicado para celebrar Consejo es mañana.

Respecto de la provisión del cargo de director general de Administración local, nos dijo el jefe del Gobierno que aun no estaba designada la persona. H y, sí, seis conditados, y todos reunen iguales merecimientos.

Recordando lo dicho anoche por un diario insistiendo en que es cierto el ofrecimiento hecho por Alemania a España de barcos de aquella nación anclados en nuestros puertos, dijo el presidente que cuanto menos se hablase de este asunto, mejor.

—Pero, objetó un compañero, es que el periódico se basa en declaraciones hechas recientemente por el ministro de Estado.

—Yo, añadió el presidente, no he de negar esas declaraciones; pero insisto en que no debe hablarse de ese asunto por ser muy delicado. Por mi parte me callo por ahora.

Por última, el presidente nos dijo que aun no tenía decidido su viaje a Sevilla, pues éste depende del tiempo que haga.

S. M. el Rey regresará a Madrid el día 23 del actual.

Eu Gobernación.

Hoy nos ha facilitado el ministro de la Gobernación los decretos referentes a la combinación de gobernadores.

Los nombrados son:

Para el gobierno de Murcia a D. Alfonso Ruiz de Grijalba, que lo era de Avila.

Para esta vacante a D. Manuel Bahamonde, que lo era de Murcia.

Para Jaén a D. Antonio Acuña Robles.

Para Albacete, D. Modesto Franco Flores.

Para Huesca, D. José Estruch.

Para Valencia, D. Luis Montesino, marqués de Morella.

En cuanto al traslado del Sr. Bahamonde a un gobierno civil de menor categoría que el que tenía, lo explicaba el ministro diciéndonos que este señor deseaba un cargo en Madrid, y no siendo posible complacerle por ahora, se

le trasladaba a Avila, por estar más cerca de Madrid y ser grandes las facilidades de comunicación con Madrid y en espera de poder más adelante satisfacer los deseos del señor Bahamonde.

En cuanto al Sr. Grijalba, nuestro querido director, ascendido a Murcia, es el cumplimiento de un deseo y una promesa del Gobierno y del ministro de la Gobernación, de premiar como merecen los servicios y mérito hechos por nuestro querido director al partido liberal, ya que en la última combinación de gobernadores no pudo ser trasladado a un gobierno de mayor categoría, como deseaba el ministro.

S. M. el Rey ha firmado un decreto por el que se autoriza al ministro para anunciar a concurso el contrato de arrendamiento de local con destino a oficinas y prevención de la Sección sexta de la Policía gubernativa de la ciudad de Barcelona.

Otro ídem aprobando la alineación del chaflán en las calles de Corcega y de Argüelles en la misma capital.

Por último, díjonos el Sr. Ruiz Jiménez que el viaje del Sr. Morote a Barcelona se ha aplazado hasta mañana, pues esta tarde quiere el ministro conferenciar extensamente con el nuevo gobernador de Barcelona.

Espectáculos para hoy

REAL.—A las nueve y media, El barbero de Sevilla.

ESPAÑOL.—A las diez, Los maridos alegros.

PRINCESA.—A las seis de la tarde, Gente conocida.

COMEDIA.—A las diez menos cuarto, El premio Nobel.

A las seis, cinematógrafo.

LARA.—A las seis, El amigo Carvajal y La Goya.

A las nueve y media, La señorita de Trévez y La Goya.

ESLAVA.—A las cinco y tres cuartos, Para hacerse amar locamente y Navidad.

A las diez, La zagala.

APOLO.—A las seis, El asombro de Damasco.

A las diez, El señor Pandolfo.

COMICO.—A las seis, La cogida del Castizo.

A las diez y media, La romántica y El panal de miel.

REINA VICTORIA.—A las seis, La bella Riseta.

A las diez y media, La mujer divorciada.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, La última canción.

A las seis y media, A fuerza de arrastrarse.

A las nueve y cuarto, Primer amor.

A las diez y cuarto, Don Juanito y su escudero.

Alas once y tres cuartos, La chicharra.

GRAN TEATRO (palacio del cinematógrafo) y CINEMA X.—Butaca, 0,50; palcos, 4 pesetas.—Éxitos grandiosos.

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

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

CAPITULO V

DE LA CELEBRACIÓN DE LAS SUBASTAS

Art. 25. Las subastas de nuevas almadrabas se celebrarán lo más pronto posible a partir de la fecha en que se decreta el establecimiento del pesquero.

La de las almadrabas en explotación, en el mes de Septiembre del año anterior a aquel en que la concesión haya de finalizar, y las de las almadrabas cuyas concesiones hayan sido rescindidas, en el más breve plazo posible, una vez notificado el acuerdo ejecutivo de la rescisión.

Art. 26. El Ministro de Marina fijará prudencialmente el importe del canon anual que ha de servir de tipo para la subasta, después de oír los informes de la Junta local y provincial de pesca, y teniendo en cuenta el canon que se pague por los pesqueros vecinos, las condiciones especiales del sitio del que se trate subastar, los datos sobre precios de las lotes públicas que deben sumarse anualmente las Autoridades locales de Marina y los demás que convenga reunir para el mayor acierto de la designación de dicho canon.

REGLAMENTO PARA LA PESCA

CON EL ARTE DENOMINADO ALMADRABA

(CONTINUACIÓN)

ponga un particular, y sacarlos a subasta después de formado el expediente, con arreglo a lo establecido en el artículo anterior.

Art. 24. Al pesquero que diste más de cinco millas de otro en explotación, se le podrá asignar una situación tal, que el alejamiento de su centro a la costa aumente, respecto al de su vecina, en un tercio de lo que el pie de su normal a dicha costa se aleje del pie de la normal de aquélla.

Auxiliar de la Sección de Pesca y de un jefe u Oficial del Cuerpo Jurídico, actuando los dos primeros respectivamente, de Presidente y Secretario.

La segunda Junta la formarán el Comandante de Marina, un Jefe u Oficial de la Comandancia y el Asesor de la provincia, siendo los dos primeros el Presidente y el Secretario respectivamente.

También podrá celebrarse simultáneamente la subasta ante mayor número de Juntas constituidas en igual forma en cualesquiera otras Comandancias de Marina cuando el Ministro lo estime conveniente.

2.º Los anuncios para las subastas se publicarán con el pliego de condiciones, señalando lugar, día, hora y Juntas ante las cuales se han de celebrar.

Se expresará en los anuncios que las proposiciones irán extendidas precisamente con arreglo a la ley del Timbre, en el papel del sello correspondiente, no admitiendo pólizas pegadas al papel.

Con cada anuncio se acompañará y publicará el modelo de proposición.

3.º Decretada la subasta de un pesquero, la Dirección general de Navegación y Pesca marítima remitirá a la Comandancia de Marina de la provincia y a la Ayudantía de Marina en que aquél radique una copia del pliego de condiciones y la carta hidrográfica con la situación del pesquero para exponerlo

(Continuará.)

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

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 Quejé, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; 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 PRIMERO 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 é Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astillero de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Ass. w in-Furness); 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, 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 Eynstord.—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 «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Buriak», crucero de primera clase, de 15.700 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; «Mik-sá», 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 13.570 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» 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; «Hague», 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.

Colegio del Cardenal Cisneros DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA Costanilla de Santiago, 6, 1.º

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares Inglés Práctico-Marítimo

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

FOR D. RAFAEL ROCAFULL Capitán de la Marina Mercante.

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

LOS PEDIDOS A

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

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

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS DE Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata por los nuevos y rápidos vapores

«INFANTA ISABEL»... de 10.000 toneladas (2 hélices).
«BARCELONA»... de 7.500 id.
«CADIZ»... de 7.500 id.
«VALBANERA»... de 7.500 id.

El primero de estos buques hace sus viajes directos á Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos á la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lospés, Zeluán, 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, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 2.

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, á 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 id.
«CATALINA»... de 8.000 id.
«BALMES»... de 6.500 id.

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 la Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón Santander y Bilbao.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

Azopardo & CA
Comisarios de Embarques
Aduanas y Fielabrera
Cádiz (ESPAÑA)

¡¡ Novedad !! LA ZURCIDORA MECANICA !!

Con este aparato hasta un niño puede rápidamente y sin igual perfección ZURCIR y REMENDAR medias, calcetines y tejidos de todas clases, sean de seda, algodón, lana o hilo.

No debe faltar

en

ninguna familia.

Su manejo es sencillo, agradable y de efecto sorprendente.
La Zurcidora Mecánica va acompañada de las instrucciones precisas para su funcionamiento. Funciona sola, sin ayuda de máquina auxiliar.

Se remite libre de gastos, previo envío de DIEZ PESETAS por Giro postal.—No hay catálogos.

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

ARQUITECTOS Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

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

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

