

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Peligrosa, 3, entre dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Miércoles 24 de Enero de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14-749

Las subsistencias y el tráfico marítimo

Para las Compañías de navegación tiene gran importancia el conocimiento de las prescripciones que acerca de las subsistencias en relación con el tráfico marítimo establece el nuevo reglamento dictado por el ministerio de Fomento en la parte concerniente a la regularización de los transportes por mar.

Según esas prescripciones, el Comité ejecutivo de Subsistencias gestionará de la Junta de Transportes marítimos que ponga en práctica los medios oportunos para la regularización del tráfico marítimo, tanto de cabotaje como de altura; y en el caso de que los medios acordados y practicados por la expresada Junta no sean bastantes para dicha regularización, en todo o en parte, a juicio del indicado Comité, propondrá éste al ministerio de Fomento la manera de remediar dicha falta, si estimase poderlo conseguir con su propuesta.

En el caso de que los citados medios, y en su defecto los propuestos por el Comité de referencia, tampoco fueran bastantes para la expresada regularización del tráfico marítimo, a juicio del citado ministerio, éste lo pondrá en conocimiento del Ministerio de Marina, el cual, oyendo a la Junta Central de Subsistencias, informará en la primera sesión que celebre, y también a la Junta de Transportes Marítimos, la que en el plazo máximo de seis días podrá incautarse, en nombre del Estado, de la parte de la Marina mercante española que estime necesaria para la realización de los servicios que le haya indicado el Ministerio de Fomento, organizando entonces el de Marina y administrándolo el servicio, teniendo en cuenta las indicaciones que reciba del Comité ejecutivo, referente a la urgencia de los transportes en relación con las necesidades nacionales.

A propuesta del mencionado Comité, el ministerio de Fomento, y cuando lo estime necesario para regularizar el tráfico marítimo, suspenderá la aplicación del artículo 2.º de la ley de Comunicaciones marítimas, pudiendo autorizar la realización del cabotaje nacional al buque que a bien tenga, sea cual fuere su construcción y abanderamiento.

Los perjuicios o beneficios que obtenga la entidad dueña del barco de que se incaute el Estado se pondrán por el interesado en conocimiento de la Junta de Transportes marítimos, para su reparto entre los navieros, en la misma forma que hoy se hace para el servicio de los fletes que acuerda dicha Junta; pudiendo el ministerio de Fomento, a propuesta de la Junta Central de Subsistencias, acordar la tasa de los fletes de buques de nacionalidad española.

Por las citadas prevenciones se viene en conocimiento de que el Estado puede incautarse de los barcos mercantes cuando lo estime conveniente en aras del supremo interés de las subsistencias, pasando por alto una porción de requisitos de que en tiempos normales no se podría prescindir. Claro es que no cabe suponer que esta facultad discrecional, con arreglo a la ley de Subsistencias, sea arbitraria; pero el hecho es que por el reglamento de que nos ocupamos las Compañías navieras y casas armadoras están a merced del criterio ministerial en materia tan delicada como grave.

La Marina mercante española, que está sufriendo tantos quebrantos y contratiempos por los sobreesfuerzos de la campaña submarina, que es un motivo exterior contra el cual es inútil apelar, tiene que padecer igualmente estos perjuicios por las disposiciones reglamentarias de la ley de Subsistencias, sin que tampoco, por tratarse de lo anómalo de las circunstancias, pueda ni siquiera lamentarse.

Ciertamente es mucha la virtud que se necesita en estos amargos y tristes momentos para ejercer la industria del tráfico marítimo, de por sí accidentada y peligrosa, y que por todas estas otras contingencias se ve expuesta poco menos que a naufragar en seco, entre disposiciones reglamentarias, eventuales, pero tan rígidas como si se tratara de situaciones comprometidas a todo evento.

A la incautación de buques, por razón de la ley de Subsistencias, se puede agregar la imposición de realizar el cabotaje nacional al buque a quien el Estado tenga por conveniente, sea cual fuere su abanderamiento y construcción, lo cual quiere decir sencillamente que si las circunstancias aprietan, los armadores y



Rinoceronte cazado en las selvas de África oriental.

navieros no pueden hacer otra cosa que resignarse a pérdidas ciertas, sin esperar la compensación de ganancias improbables.

Un gran dique de carena

En el arsenal de Tarento se ha terminado recientemente un gran dique, cuyas dimensiones son: longitud en la coronación, 250 metros; máxima prolongación, 350 metros; anchura de entrada, 40 metros; profundidad, 12 metros.

La anchura excepcional se adoptó para permitir la entrada de los buques de guerra, aun en caso de avería y sostenidos lateralmente por cajones flotantes. Los dos diques que más se aproximan al de Tarento por sus dimensiones, sobre todo en anchura, son el del Gladstone Dock, en Liverpool, y el núm. 2 del puerto de Bahía Blanca, en la Argentina, pues ambos miden 34 metros.

La nueva obra en seco se construyó sobre un banco de arcilla impermeable, al abrigo de una gran ataguía fundada en una gran profundidad de agua, de 10 metros. Los muros de mampostería son de hormigón, a la dosificación de 1 de cal, 2 de puzolana de Bacoli y 4 de piedras partidas. Para activar el traguado se añadió por metro cúbico 80 kilogramos de Portland.

El revestimiento interior del dique se ha hecho con ladrillos y sillería. La cámara de entrada está revestida de granito, con un sistema especial de aparatos estudiados por el profesor Guidi, y que produce una trabazón enérgica con el hormigón, para resistir eficazmente a la enorme presión del barco-puerta, de 300 toneladas por metro cuadrado.

El barco puerta se ha establecido según el tipo italiano habitual, con diafragma central, dotado por primera vez en 1892 para los diques de Génova, y reproducida más tarde en Palermo, Nápoles, Spezia y Bahía Blanca. Los cálculos de resistencia se han hecho sobre la base de una presión máxima de 150 toneladas por metro lineal de longitud.

Las bombas de agotamiento, en número de tres, son centrifugas, de eje vertical, movido por unas dinamos trifásicas, y han podido, en las pruebas, vaciar 130.000 metros cúbicos en dos horas cuarenta y cinco minutos, siendo la altura media de elevación de 6,50 metros.

SOBRE LA PAZ FUTURA

Habla el Presidente americano

Mister Wilson se ha creído en el caso de explicar a sus conciudadanos los actos que últimamente ha realizado, y de exponer ante el mundo entero cómo puede y debe ser la paz que ponga término a la contienda europea.

Con tales fines ha dirigido un mensaje al Senado de su país, que merece ser leído íntegro por las importantes declaraciones que encierra, y que provocará, seguramente, muchos y apasionados comentarios.

Sienta el presidente una teoría que ha de ser simpática a cuantos se hagan cargo de ella: la de que es indispensable que la guerra acabe sin odios, por medio de una serie de transacciones en que ningún bando se imponga al otro.

Sólo así, afirma con claro juicio, podrán sentarse los cimientos de una paz duradera que no sea una tregua preparatoria para otro choque sangriento.

Existe en favor de esa noble idea un equilibrio en los campos de batalla, que puede contribuir mucho a traducirla en hechos prácticos; pero ahí reside precisamente la dificultad para que ciertos elementos se avengan a discutir, mientras el citado equilibrio persista.

Los Imperios centrales, al lograr su indiscu-

tible victoria sobre Rumanía, que afirma su favorable postura en los Balcanes, creyeron llegado el momento de acabar, compensando con esas ventajas la pérdida de sus colonias y su destierro de la superficie de los mares.

Sus adversarios se llamaron a engaño, porque no estimaron el asunto de la misma manera, lo cual es perfectamente humano.

Buscan las Potencias de la Décuple Alianza, o por mejor decir, Inglaterra, imponer una derrota a los ejércitos imperiales, rompiendo la situación actual merced a nuevos sacrificios de hombres. Nada, dicen, sin que caiga el fantasma del militarismo germánico.

En este terreno, no hay forma de que se eviten esas batallas que se anuncian y que serán el supremo esfuerzo de unos hombres cegados por un orgullo inexplicable.

Hay en el Mensaje presidencial una frase que merecerá la aprobación de todos los habitantes del globo, pero que ya veremos quién es capaz de llevarla a la práctica en términos de que no resulte vana palabrería.

Dice aquél que la libertad de los mares es condición sine qua non de la paz, de la igualdad y de la colaboración.

Y este hermoso párrafo viene después de otro en que se sienta el principio de que ninguna nación debe hallar cerrado el libre acceso a los caminos del comercio, y que las vías marítimas deben ser libres de hecho y de derecho.

No sabemos lo que pensarán sobre este punto importantísimo los señores del Almirantazgo inglés, y los mismos marinos que están a las órdenes del ecuménico jefe de la gran República americana. «Una cosa es predicar y otra es dar trigo», según el viejo refrán de Castilla.

Es un síntoma consolador la frecuencia con que los deseos pacifistas se exteriorizan ahora, contrastando con la situación cerrada de los meses precedentes, en que nadie osaba mentar un problema tenido por imposible e inoportuno.

Admitir que una cosa es realizable es un gran adelanto para verla convertida en una realidad. En ese sentido, la iniciativa de Wilson merece el agradecimiento universal.

No se trata de empequeñecerla lanzando suspicacias sobre su fondo. Cuanto pueda contribuir a restar un día de guerra hay que recibirlo como una bendición del cielo.

«Armando Guerra», en Prisiones militares

El comandante de Estado Mayor D. Francisco Martín Llorente, que ha popularizado el pseudónimo de «Armando Guerra», se encontraba en Barcelona accidentalmente, y según un telegrama publicado por *El Debate*, asistió a una conferencia dada en dicha capital por un periodista suramericano, de marcado carácter germanófilo.

Presidían la reunión los cónsules de los Imperios centrales y el director de *El Correo Catalán*, jainista.

«Armando Guerra» ocupó un asiento en la presidencia, y habló a instancias del público, siendo muy ovacionado.

El capitán general de la cuarta región, señor Alfau, entendiendo que el Sr. Martín Llorente había incurrido en la falta castigada por el Código de Justicia militar, de asistencia de los militares a actos políticos, y que en sus palabras había habido ofensas para una nación beligerante, hizo que dicho jefe saliese para Madrid en el primer tren, y dió cuenta telegráfica de lo ocurrido al ministro de la Guerra.

El general Luque, según noticias que llegan a nosotros, no deseando tomar ninguna medi-

da gubernativa, trasladó el telegrama al capitán general de la primera región, a cuya jurisdicción correspondía la imposición del castigo, y el general Marina dispuso que otro jefe de Estado Mayor esperase el tren en que llegaba «Armando Guerra», y le comunicase la orden de arresto.

El conocido escritor ha ingresado, en virtud de ella, en Prisiones militares.

Migración española trasoceánica

El movimiento migratorio trasoceánico de España se acentúa en proporciones desconsoladoras, no obstante las circunstancias anormales del tráfico y de la navegación.

Los últimos datos conocidos nos hacen saber que, en conjunto, salieron en Agosto último de nuestra patria 1.292 emigrantes más que en igual mes del año precedente, aumento que en el siguiente mes de Septiembre se redujo a 529 con referencia al mismo período de tiempo en el anterior.

Se mantiene creciente la emigración a Cuba y los Estados Unidos; la encaminada a la Argentina parece haber hecho un alto en su prolongado y significativo descenso; habiéndose notado un fenómeno curioso con relación a Cuba, y es el anticipo de la época en que solían realizar su viaje los emigrantes «golondrinas», o sea que van y vuelven, jornaleros habituales de los trabajos de la zafra en la Gran Antilla.

En el indicado mes de Agosto salieron para Cuba 1.080 emigrantes más que en igual mes del año precedente; y en cambio, en Septiembre, época en que de ordinario se intensificaba la emigración a aquel país, el aumento se redujo a 151, cifra que no guarda proporción con la que era dable esperar en vista del progresivo desarrollo que el éxodo a Cuba venía acusando.

No cabe atribuir el inopinado aumento de Agosto a otra causa que a un exceso de previsión de aquellos trabajadores que tienen asegurados en Cuba jornal y codiciables «ullidés», quienes, en vista de la escasez de medios de transporte y ante la contingencia de no poder encontrar pasajes en Septiembre, anticiparon la fecha en que suelen embarcar.

Para los Estados Unidos salieron en dichos dos meses 251 y 283 emigrantes más, respectivamente, que en iguales meses del año precedente.

Distribuida la emigración por puertos se observa que La Coruña ocupa el primer lugar, arrebátandose a Vigo, y es seguro que lo consolidará por el aumento de los contingentes de emigrantes que allí embarcan, sin duda por el anticipo, ya indicado, de la emigración a Cuba y por el acrecentamiento de la encaminada a Norte América.

El país que da mayor contingente a la repatriación es la Argentina.

Para mejor estudio de estas circunstancias consideramos oportuno publicar la designación numérica de las Compañías navieras autorizadas por el tráfico de la emigración, y son las siguientes:

- 1 Chargeurs Reunis.
- 2 Lloyd Sabaud.
- 3 Amburg Amerikanische Packfahrt-Actien-Gesellschaft.
- 4 Hamburg Südamerikanische.
- 5 Idem Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
- 6 Norddeutscher Lloyd.
- 7 Nelson Line.
- 8 Compagnie Générale Transatlantique.
- 9 Compañía Transatlántica Española.
- 10 Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur.
- 11 Sociedad Anónima de Navegación trasatlántica.
- 12 The Royal Mail Steam Pack and C.º
- 13 Pinillos, Izquierdo y Compañía.
- 14 The Pacific Steam Navigation Company.
- 15 Koninklijke Hollandsche Lloyd.
- 16 The Boot Steam Ship C.º
- 17 D. Manuel María de Arrotegui.
- 18 Navegación Generale Italiana.
- 19 La Veloce.
- 20 Lloyd Italiano.
- 21 Messageries Maritimes.
- 22 The Liverpool Brazil and River Plate Company.
- 23 Houlder Line Limited.
- 24 Argentine Cargo Line Limited.
- 25 The Atlantic and Eastern Steamship Company Limited.
- 26 Austro-Americana and Fratelli Cosulich.
- 27 The British and South-American Steam Navigation Company.
- 28 Società di Navigazione a Vapore.
- 29 Nelson Steam Navigation Company.
- 30 Cyp Fabre and Company.
- 31 Compagnie de Navigation Sud Atlantique.
- 32 British and Argentine Steam Navigation Company.

INFORMACION DE MARINA

Material de delineación.

Se ha concedido un crédito de 1.584 pesetas para la adquisición de material de delineación necesario en la Jefatura de Construcciones navales.

Para la adquisición de obras y publicaciones se conceden a la misma Jefatura mil pesetas.

Concesión de prórrogas.

A petición de D. José de Uribasterra, direc-

tor gerente de la Sociedad general de Obras y Construcciones de Bilbao, contratista de las obras de ensanche del pasaje entre dársenas del arsenal del Ferrol, se le concede una prórroga de siete meses para la terminación de las obras.

También se concede prórroga de ciento treinta días laborables al contratista de las obras de las carreteras del servicio de la Marina a la «Avanzadilla», en el arsenal de la Carraca, para terminar dichas obras, por no resultar que haya menoscabo para el servicio.

Obras en los arsenales.

A propuesta de la Jefatura de Construcciones civiles navales e hidráulicas, ha sido aprobada la ejecución en el dique seco del arsenal de Cartagena de una cama especial para la varada de los acorazados tipo *España*; concediendo con este objeto un crédito de 215.699 pesetas del presupuesto vigente.

EN HONOR DE DESCHAMPS

SUS BODAS DE ORO CON EL MAR

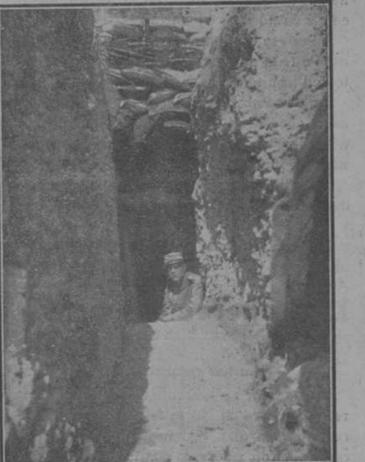
Seguramente que muchos de nuestros lectores no habrán olvidado las proezas realizadas por el inteligente y bravo capitán del «Montserrat», Deschamps, durante nuestra guerra con los Estados Unidos.

El trasatlántico «Montserrat», que sólo tenía una velocidad de 14 millas, forzó dos veces el bloqueo, burlándose de la escuadra yanqui, que impedía todo comercio con la Isla de Cuba, y que en vano disparó sus cañones contra el vapor mandado por tan intrépido como experto marino.

—Yo mismo no me explico lo que hice entonces—ha dicho después Deschamps—; pues tenía casi la seguridad de que mi barco se perdía hundido por los cañones enemigos, estrellándose contra algún obstáculo imprevisto o bien por el estallido de las calderas, que habían alcanzado el máximo de presión.

D. Manuel Deschamps va a celebrar sus bodas de oro con el mar; hace cincuenta años que empezó a navegar.

En la Argentina han empezado los festejos para solemnizar esta fecha. La colonia española



Observatorio de aeroplanos en la entrada de una trinchera subterránea.

ha celebrado ya algunos actos en honor del ilustre navegante; el Orfeón Gallego le obsequió con una velada, y la sociedad bonaerense se dispone a organizar fiestas que pregonen la estimación elevadísima y la admiración intensa que siente hacia el capitán Deschamps.

Todas estas manifestaciones de cariño los recibirá el viejo marino en sus viajes sucesivos en el «Infanta Isabel» a la República Argentina.

Deschamps es el capitán que más viajeros ha conducido a los países hispano-americanos, y tantas simpatías se ha captado entre ellos que desde hace tiempo le apellidan «el padre de los emigrantes».

El Gobierno le ha confiado, en los quince últimos años, todas las misiones delicadas en el mar. Así, cuando D. Alfonso XIII quiso visitar las islas Canarias, la Compañía Transatlántica transformó en yate el viejo vapor «Alfonso XII», y le entregó el mando a Deschamps. Con el mismo vapor transportó a la infanta doña Isabel y a la Embajada española para las fiestas del Centenario celebradas por la República Argentina.

El ilustre marino gallego, en los cincuenta años de navegación por todos los mares, no ha perdido ni una sola embarcación. Por el contrario, proveyó de víveres y municiones a Santiago de Cuba cuando la situación de la plaza era desesperada.

Nada más justo que honrar a esta gloria de la Marina española en el quincuagésimo aniversario de su vida de marino intrépido y expertísimo.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

La invasión de Rumania

Siguen los combates.

Viena, 24.—Los búlgaros llegaron a la orilla Norte del brazo inferior de la desembocadura del Danubio. Cerca de Tulcea, en la parte inferior del Putna, rechazamos ataques rusos. Más al Sur también rechazamos los ataques de destacamentos enemigos contra nuestras posiciones.

En el frente que ocupa el ejército del general von Koevess aumentó por momentos la actividad de la artillería. Más al Norte, en donde operan las fuerzas reales e imperiales, no ha cambiado la situación.

Avance alemán contenido.

Petrogrado, 24.—Han sido contenidos los intentos de avance del enemigo en el valle del Oros.

En el resto del frente rumano no ocurre novedad.

Las operaciones en Francia

Actividad de la artillería.—Lucha de patrullas.

París, 24.—Cañoneo bastante vivo en ciertos puntos de la Champaña y del Argona.

En Lorena hemos realizado un golpe de mano contra las líneas adversarias de la región de Rechicourt.

Una pieza enemiga de largo alcance ha disparado algunos proyectiles en la región de Frouard.

En Alsacia, en el sector de Hirtzbach, unos encuentros entre patrullas y lucha de artillería hacia Largitzen.

Incurción de trincheras.—Prisioneros y ametralladoras.

Berlín, 24.—Teatro occidental de la guerra. Grupo del príncipe Rupprecht.—Al Nordeste de Armentieres pen traron en las trincheras enemigas las patrullas de reconocimiento de los regimientos bávaros, regresando con algunos prisioneros y ametralladoras.

Fueron rechazadas las tropas inglesas que avanzaban contra nuestras posiciones al Noroeste de Fromelles.

Actividad de la artillería y de los aviadores, y torbada a ratos por la niebla.

Intentos fracasados.—Combates de patrullas.

Londres, 23.—Ayer fracasó una tentativa de ataque enemigo al Norte de Arras, sin lograr entrar en nuestras trincheras.

Tampoco tuvo éxito otro intento llevado a cabo esta tarde contra nuestras líneas al Noroeste de Ploegstern.

En los combates de patrullas cerca de Grandcourt, de Neuville Saint Waast, Fauquissart y Wischaete, de anoche y hoy, hicimos algunos prisioneros.

La artillería se ha mostrado activa por ambas partes durante el día al Norte del Somme y cerca de Serre y Ploegstern.

Nuestra artillería pesada originó una explosión en las líneas enemigas delante de Arras.

Las operaciones en Rusia

Luchas encarnizadas.

Petrogrado, 24.—Frente occidental.—En la región de Riga, al Norte del lago de Kuggorein, los alemanes, vestidos con capotes blancos, atacaron nuestros puestos de campaña; pero fueron rechazados.

El enemigo, después de una fuerte preparación de artillería, atacó nuestros elementos al Norte de pueblo de Kaintzema; pero fué rechazado con grandes pérdidas.

Al Sur del río Stockol, y en la región de Svinika Starymossor, nuestros exploradores, habiendo traspasado la primera línea de las alambradas enemigas y habiendo el adversario descubierto ese movimiento, abrió fuego de mosquetería y de artillería, y así favorecido, tomó la ofensiva con una fuerza de una compañía.

Al Sur de Staryl mossor el fuego de nuestra artillería detuvo la ofensiva.

Al Sur de Erzejany nuestras baterías bombardearon eficazmente las defensas enemigas en un bosque cerca del pueblo de Mitchistchouy y región del pueblo de Svistelniki, sobre el río Narayouyva.

Las operaciones en Italia

Éxito alemán.

Viena, 24.—Cerca de Gorizia se apoderaron nuestros cazadores de una trinchera enemiga, haciendo prisioneros a tres oficiales y 13 soldados, y apoderándose de tres ametralladoras. En el resto del frente no ha cambiado la situación.

Lucha de artillería.

Coltano, 24.—Alto mando.—En el frente tridentino, escasa actividad de la artillería enemiga. La nuestra dispersó a los trabajadores enemigos en la zona del Pasubio (valle Adigio) y en las pendientes del Selugnio (valle Astico).

En el sector de Plava (medio Isonzo) la

acostumbrada lucha de artillería. Al Sudeste de Gorizia, un destacamento enemigo, después de preparación de artillería, consiguió penetrar momentáneamente en una de nuestras trincheras, de la que fué expulsado inmediatamente.

En el Carso duelos de artillería de moderada intensidad y actividad de patrullas.

Al margen de la guerra

Las víctimas de una explosión.

Londres, 24.—El ministro de Municiones ha facilitado una lista sobre las víctimas de la explosión ocurrida el viernes último, la cual se cree completa.

Dentro de la fábrica trabajaban 33 hombres y 10 mujeres, salvándose de ellos 18 hombres y nueve mujeres.

El total de las víctimas, contando con las habidas en el exterior del edificio, es, pues, 69 muertos, 72 heridos graves y 338 leves.

Resultado de una tómbola.

Chicago, 24.—Acaba de cerrarse con un éxito enorme la gran tómbola a beneficio de los soldados y marinos aliados, a la que han acudido por término medio durante diez días unas 30.000 personas diarias, obteniéndose en algunos de ellos un beneficio líquido de 12.000 libras esterlinas.

MINAS Y SUBMARINOS

LA GUERRA EN EL MAR

Un combate en el mar del Norte.

Londres, 24.—El Almirantazgo británico anuncia que, en la noche del 23, mientras las fuerzas británicas ligeras patrullaban en el mar del Norte, no lejos de la costa holandesa, encontraron una división de destroyers enemigos.

Tuvo lugar un corto encuentro, durante el cual fué hundido uno de los destroyers enemigos. El resto fué dispersado, después de haber sufrido castigo considerable. La oscuridad impidió fuera observado el total de la acción.

Durante la misma noche hubo otro encuentro, corto y duro, entre los destroyers enemigos y los británicos, cerca del banco de Schouen. Durante el encuentro fué alcanzado por un torpedo un destroyer inglés, muriendo, a consecuencia de la explosión, tres oficiales y 40 hombres. Este destroyer fué después hundido por nuestros propios barcos.

Ya han sido informados los parientes de las víctimas. Los buques británicos no sufrieron otras pérdidas.

Torpederos a pique.

Berlín, 24.—El jefe del Almirantazgo alemán comunica que el 23, por la mañana temprano, tuvieron un encuentro en Hoofden parte de los torpederos de nuestras fuerzas de combate con las fuerzas ligeras de combate inglesas, siendo destruído durante la lucha un destroyer enemigo.

Nuestros aviadores vieron después de la lucha a otro destroyer enemigo que estaba a punto de hundirse.

Uno de nuestros torpederos sufrió averías; pero según noticias, ha llegado al puerto holandés de Imuiden.

Los demás torpederos han regresado todos, con escasas pérdidas.

Corsario alemán echado a pique.

Londres, 24.—El *New York Herald* publica una noticia afirmando que el corsario alemán que navegaba por el Atlántico ha sido echado a pique por un crucero inglés en aguas brasileñas.

He aquí el texto del telegrama: «Nueva York (lunes, media noche). Cablegrama exclusivo dirigido al *New York Herald* desde Pará (Brasil).—Afirmase que el crucero inglés «Glasgow» ha encontrado y echado a pique, a unas 120 millas de la desembocadura del río Pará; al crucero alemán que atacaba a los navegantes en el Atlántico.»

Según otro despacho de Pernambuco, remitido por Charles Steward, corresponsal especial de la *United Press*, el corsario iba acompañado por pequeños submarinos, de una longitud de unos 20 metros, sólo capaces para actuar a poca distancia.

En el Ministerio de Marina dicen que no tienen confirmación de la noticia.

Barcos transformados en corsarios.

Nueva York, 23.—El periódico *World* anuncia que gran número de barcos mercantes han sido armados por el corsario alemán «Moeuw», el cual ha hundido a nuevos vapores de comercio, pertenecientes a las naciones aliadas.

Reina gran inquietud en los centros marítimos con motivo de las audaces hazañas del navío alemán.

La Prensa de los Estados Unidos dice que la República norteamericana no prestará contra estos hundimientos del «Moeuw» cuando los buques naufragos lleven cargamento de contrabando de guerra; pero que si formulará reclamaciones en el caso contrario, pidiendo

además indemnizaciones por los daños causados a los intereses americanos.

Lo ocurrido al «Prince Haindrich».

Londres, 24.—El trasatlántico «Prince Haindrich», detenido el jueves por los alemanes, ha llegado a Grevesend.

Dicen los pasajeros que 20 oficiales y marineros germánicos subieron a bordo del buque, que fué inspeccionado en aguas de Flessinga.

Examinaron rápidamente a los viajeros, poniendo en libertad inmediatamente a los que pasaban de cuarenta y cinco años.

El buque fué conducido a Zeebrugge y luego a Ostende, autorizándosele para seguir su ruta el sábado.

Los alemanes se apoderaron de un millón de francos, que llevaba un belga que iba a Londres.

Quitaron igualmente del correo un envío de brillantes, cuyo importe ascendía a diez millones.

Explosión a bordo del «Bremen».

Milán, 24.—Según rumores de origen alemán, reproducidos en Italia, el crucero ale-

mán «Bremen» ha sido objeto de una explosión en Kiel, pereciendo toda la tripulación.

En Berlín, dícese que ocho oficiales han sido fusilados por haber fomentado una rebelión entre los soldados.

Fragata francesa torpedeada.

Coruña, 24.—A bordo de un vapor noruego han llegado a Coruña 28 tripulantes de la fragata francesa «Duc d'Aumale», de 2.189 toneladas, torpedeada a 100 millas al Oeste del cabo de Finisterre.

Se dirigió de Bahía Blanca a Francia con cargamento de trigo.

Cinco buques hundidos.

Berlín, 24.—Han sido hundidos: Los vapores noruegos «Esperanza» (4.428), «Gaa» (1.050), el velero de tres palos «Louis Joseph» (197), el vapor español «Valle» (2.965), el danés «Klanpenborg» (1.785), el pesquero inglés «Cartis», el vapor japonés «Nisagata Maru» (2.588). Las tripulaciones de casi todos estos barcos ya han desembarcado.

Es probable que haya sido hundido el vapor inglés «Baron Sempill» (1.607).

LABOR SOCIAL

EN FAVOR DE LOS PESCADORES

(CONCLUSIÓN)

Es costumbre actualmente en los vaporcitos el pagar del montón, o sea del valor íntegro de la venta de los productos de la pesca que aquellos capturan, los palangres, tirantes, boyas, carnadas, aparjos de bonito, sebo, etcétera, efectos en los que se gastarán anualmente unas 250 pesetas, por lo que, siendo los ingresos anuales que con cada vaporcito hemos supuesto obtendríamos, de 14.000 pesetas, quedarán 12.000 pesetas para repartir.

Esta operación se lleva a cabo de diferente manera, según la pesca de que se trate. Así, en la de anchoa con copo, el armador se queda con dos partes, repartiéndose tan sólo la parte restante la tripulación; en la de anchoa con mala, el 60 por 100 es para el vapor y el 40 por 100 para la dotación; en la costera de besugo la ganancia líquida se parte por mitad entre armador y tripulación, y en la del bonito, lleva aquél la mitad y una soldada más, correspondiéndole a la tripulación la otra mitad, menos la expresada soldada.

Toma do, para mayor sencillez de nuestro estudio, como parte que corresponde actualmente a la tripulación, el promedio de las distintas que hemos expresado, se obtiene para aquélla el valor de 0.42, con las que nos resulta a repartir anualmente entre los tripulantes una cantidad (5.250) próximamente igual a la considerada.

En el segundo año se puede considerar que no varía ninguna de las cantidades expresadas, por lo que la deuda para el tercero quedará reducida a 14.750 — 3.000 = 11.750 pesetas.

En el tercer año y sucesivos, debido a que se precisará llevar a cabo diversas reparaciones, limpiezas de fondos, etc., y a que el material usado exigirá mayores consumos de carbón y de materias lubricantes, podemos aumentar en 1.000 pesetas el gasto anual consi-

derado, por lo que se reduce a 2.000 pesetas la cantidad que anualmente se entregará para amortización de la deuda, que alcanzando al principio el tercer año la cantidad de 11.750 pesetas, no será saldada por completo hasta pasados otros seis años más, que con los dos anteriores, hacen un total de ocho años, necesarios para que las embarcaciones y efectos sean propiedad de las respectivas tripulaciones, plazo que en tiempos normales sería poco mayor de cuatro años, por disminuir en 2.000 pesetas el precio de la embarcación y enseres, y por lo tanto, la cuantía del préstamo, y ser los gastos anuales inferiores a los anteriormente considerados, en unas 1.000 pesetas.

Estos datos nos demuestran la posibilidad y relativa facilidad de resolver los importantes problemas expuestos.

Con el crédito de cien mil pesetas que para subvencionar la construcción, renovación y mejora de embarcaciones pesqueras baratas, aplicadas como se propone en este proyecto, se conseguirá al cabo de diez años que 1.160 tripulaciones de pescadores pobres fuesen dueños de sendos vaporcitos, provistos de todo lo necesario para el ejercicio intensivo de la industria pesquera, lo cual significaría, al mismo tiempo que la redención tan merecida de estos obreros marítimos, por un aumento notable de la cuantía de sus ganancias y de las condiciones de seguridad en que se desarrollaría su harto expuesto trabajo, el fomento de nuestra industria pesquera, que al extraer del mar mucha mayor cantidad de productos con el empleo de embarcaciones modernas, artes intensivas y tripulaciones armadoras, granmente interesadas en la producción, harían asequibles a las clases populares de nuestra nación un alimento tan nutritivo y sano, del que en la actualidad pueden gozar tan escasos y pobremente.

EN TORNO DE LA PAZ

Mensaje de Mr. Wilson

Washington, 24.—El presidente Wilson ha dirigido al Senado un Mensaje dando cuenta de haber recibido la respuesta de las Potencias, en la cual, según él, se establecen las condiciones esenciales para llegar a una paz duradera, paz que debe ser sin victoria, y para cuya conclusión los Estados Unidos deben representar un papel.

Será absolutamente necesario crear una fuerza que garantice la permanencia del acuerdo, que conseguirá hacer una Europa tranquila y estable, y fundará una comunidad, y no un equilibrio, entre las Potencias con igualdad de derechos, basados sobre la fuerza común.

Los pueblos no constituyen un bien que deba volver a pisar de mano en mano.

No podrá haber—agrega el mensaje—una estabilidad donde exista el deseo de rebelión. Los mares deben quedar libres.

Wilson espera que los Estados Unidos se pondrán de acuerdo con las otras naciones civilizadas para que la paz sea estable y realizarán así las tradiciones de América.

Concluye el presidente Wilson proponiendo a las naciones un único acuerdo: que, siguiendo la doctrina de Monroe, ninguna nación intente extender su política dentro de cualquier otra nación, y que se deje a cada pueblo en libertad para determinar su política y su desenvolvimiento, sin que nadie lo pueda impedir.

Todas las naciones evitarán hacer alianzas, y así todo el mundo vivirá con el mismo interés.

La limitación de los armamentos hará de los ejércitos una potencia de orden, no un instrumento de agresión o de violencia egoísta.

Dice la «Gaceta de Colonia».

La *Gaceta de Colonia* dice que una paz prematura, sin fuerte indemnización de guerra a Alemania, sería para ésta igual que una derrota, pues habría que soportar cargas aplastantes, sin contar que otra guerra, decisiva esa vez, estalaría al cabo de unos cuantos años.

Dice que serían precisos 15.000 millones anuales para pago de intereses de los empréstitos, derechos pasivos a viudas, huérfanos e inválidos de la guerra, todo lo cual habría que obtenerlo mediante impuestos.

Sería una tarea casi imposible de realizar, y nadie querría conformarse con ella.

Por muy pesados que sean nuestros sacrificios actuales, tenemos que someternos hasta la victoria.

CONFLICTOS SOCIALES

La huelga de Zaragoza

Mitin de huelguistas.—Paro de los camareros. Parte del comercio abre.

Zaragoza, 23.—A mediodía celebraron un mitin las sociedades obreras, con asistencia de unos 3.000 huelguistas. Los oradores atacaron con gran violencia a las autoridades y a la Prensa, y aconsejaron a los asistentes la persistencia en la huelga, como único medio de conseguir sus aspiraciones. Censuraron con gran dureza a los patronos metalúrgicos y aludieron al incendio de la fábrica de Escoriaza, negando rotundamente que fuera intencionado.

El gremio de camareros de café notificó a la comisión de huelga que se sumaba al movimiento.

El conflicto tiene solución difícil, porque

los patronos manifestaron al gobernador que no harán más concesiones que las ofrecidas antes de la huelga.

Los obreros acordaron no acudir al centro de la población, donde se hallan las fuerzas de la Benemérita.

El cierre de los comercios, impuesto por el temor de las agresiones de los huelguistas, no es general. Muchos establecimientos permanecen abiertos, pero con las puertas metálicas echadas para proteger los escaparates.

La Cámara de Comercio, requerida por los huelguistas para que intervenga en el conflicto, ha acordado abstenerse mientras no le haga petición análoga la Federación patronal.

El Juzgado de instrucción continúa sus diligencias para descubrir a los autores del incendio en la fábrica de Escoriaza.

Los obreros tipógrafos han acordado reanudar el trabajo. Por consiguiente, todos los periódicos volverán a publicarse.

Las fuerzas de Seguridad patrullan por las calles con tercerolas.

No se ha registrado en todo el día ningún incidente.

Conflicto ferroviario conjurado.

Salamanca, 24.—Con asistencia de dos delegados de la Compañía del ferrocarril de Salamanca a la frontera portuguesa, se ha celebrado una reunión en el Gobierno civil para solucionar el conflicto pendiente entre dicha Compañía y sus obreros; con el asentimiento de éstos, se han acordado las siguientes bases:

Primera. Cuando un agente cometa alguna falta que pueda ser penada con la separación, rebaja de clase o suspensión de empleo y sueldo desde diez días en adelante, se formará expediente por el jefe del respectivo servicio, actuando, además, un compañero del cometido al expediente; queda a salvo la facultad que tienen los jefes de servicio y el director de la Compañía para suspender provisionalmente de empleo a cualquier empleado.

Segunda. La licencia deberá otorgarse a todo agente que la solicite, con excepción de los casos en que el permiso ofreciera un serio inconveniente para la buena marcha del servicio.

Tercera. La Compañía estudiará, dentro del plazo de seis meses, el establecimiento de un Montepío o Caja de pensiones para los empleados y sus familias, siendo confeccionado el reglamento por la Compañía y una representación del personal obrero.

Cuarta. En los servicios de vías y obras, la jornada de trabajo durante los meses de Abril a Septiembre será de diez horas; en los restantes meses del año continuará rigiendo el horario establecido.

Quinta. Todo el personal suplementario que lleve más de dos años al servicio de la Compañía, disfrutará de idénticos beneficios que el efectivo, en lo referente a licencias, enfermedades y pases.

Ha quedado pendiente de discusión lo relativo al aumento de sueldo, servicio médico-farmacéutico y plus de guerra.

En la reunión que se celebre esta noche se supone quedarán resueltos estos extremos.

FIRMA DE GUERRA

Concediendo la gran cruz blanca del Mérito Militar a los generales de brigada D. Luis de Santiago, D. Antonio Vallejo Vila y D. Emilio Barrera y al interventor D. David Martín Ramos.

Declarando pensionadas las cruces blancas del Mérito Militar con distintivo del profesorado a los tenientes coroneles de Estado Mayor D. Jesús Coloma, D. Luis Méndez, D. José Franco; comandantes D. Agustín Delgado, de Infantería; D. Eduardo Agustín, de Caballería, y D. Miguel Monella, de Ingenieros; médico mayor D. Agustín Van-Baumberghen, y capitanes D. Fausto García Pérez, de Infantería, y D. Luis Ruiz del Portal, de Artillería.

Concediendo cruces blancas del Mérito Militar, pensionadas, al teniente coronel de Ingenieros D. Tomás Guillén; subinspector médico de segunda D. Antonio Solduya; comandantes de Infantería D. Juan de Castro y don José Fernández Micapinlac, y capitanes de Artillería D. Jesualdo Martínez Vivas, D. José Rojas y D. José Fernández Ladreda.

Concediendo la gran cruz blanca del Mérito Militar a los senadores Sres. Gómez Llombart y Palome.

Movimiento de barcos

Cádiz, 24.—Ha llegado el vapor «Ciudad de Cádiz», correo de Fernando Poo.

Los pasajeros cuentan que allí en Río de Oro no ocurre novedad.

Trae el citado buque varios alemanes del Camerón, acogidos a los beneficios de los Convenios de La Haya.

Venían custodiados por un sargento, y se han presentado al gobernador civil.

En la travesía fué detenido el «Ciudad de Cádiz» por un crucero francés, que lo reconoció, dejándole continuar la marcha.

De Larache ha llegado el «Vicente Puchol», trayendo 350 soldados licenciados, que marcharán luego en tren especial a sus casas.

Se les tributó en Larache brillantísima despedida, concurriendo el general Barrera, meritos notables y varias bandas de música.

Al marchar los expedicionarios hubo muchos vivos.

EN PALACIO

Banquete de gala

En el gran comedor de gala de Palacio se celebró anoche, a las nueve, el acostumbrado banquete oficial.

La mesa se hallaba adornada con centros de plata y flores. El banquete constaba de 88 cubiertos.

Los invitados entraron por la escalera de la plaza de la Armería, vistiendo los caballeros de uniforme o frac, con bandas y condecoraciones, y las señoras, con bandas también y trajes escotados.

La distribución de los puestos en la mesa fué la siguiente:

Derecha del Rey: Reina doña María Cristina, presidente del Consejo, duquesa de San Carlos, ministro de Estado, señora de Burell, capitán general marqués de Tenerife, marqués de Castel-Rodrigo, duque de Mandas, dama de guardia con la infanta doña Isabel, presidente del Tribunal Supremo, Sr. Aldecoa; marquesa de la Mina y director general de la Guardia civil, Sr. Tovar.

Izquierda del Rey: infanta doña Isabel, marqués de Alhucemas, condesa de Romanones, ministro de Gracia y Justicia, marquesa de Viana, ministro de Marina, condesa viuda de los Llanos, ministro de la Gobernación, dama de guardia con la infanta doña Luisa, presidente del Tribunal de Cuentas, Sr. Canido; condesa del Serrallo, y comandante general de Inválidos.

Derecha de la Reina doña Victoria: infante D. Fernando, infanta doña Luisa, presidente del Congreso, Sr. Villanueva; señora de Ruiz Jiménez, ministro de la Guerra, general Luque; duquesa de Santo Mauro, marqués de la Mina, dama de guardia con la Reina, marquesa viuda de Hoyos; ministro de Instrucción pública, duquesa de Luna, capitán general de la región, Sr. Marina, y condesa de Maceda. Izquierda de la Reina: infante D. Carlos, duquesa de Talavera, cardenal Guisasaola, señora de Luque, marqués de Estella, duquesa de la Conquista, ministro de Hacienda, dama de guardia con la Reina doña Cristina, duquesa de Terranova; ministro de Fomento, duquesa de la Victoria y obispo de Madrid-Alcalá.

Asistieron también otras autoridades y distinguidas personas del alto séquito palatino.

Ocuparon la cabecera el jefe superior de Palacio, marqués de la Torrejilla, y el caballero mayor, marqués de Viana.

La banda de Alabarderos ejecutó durante el banquete el siguiente programa:

Marcha de «Tannhauser», de Wagner; «Obertura solemne», de Tchaikowsky; selección de «Cádiz», de Chueca; fantasía de «Mann Lescaut», de Puccini; «Danzas húngaras», de Brahms, y selección de «La alegría del batallón», de Serrano.

El banquete se sirvió con arreglo a un exquisito «menú».

El banquete de hoy.

Esta noche se celebrará en Palacio un banquete de media gala en honor de los alcaldes. Asistirán la familia real, el Gobierno y las autoridades.

Consejo de ministros

Del celebrado ayer tarde en la Presidencia, que terminó poco después de las siete, se facilitó a los periodistas la siguiente nota oficial:

«El Consejo de ministros, ratificando su propósito, ya públicamente anunciado de reunir las Cortes el 29 del actual, acordó someter a la firma de S. M. el Rey el decreto co-

rrespondiente, que declarará, además, concluida la primera legislación.

Como complemento de ello, el señor presidente del Consejo reproducirá, en nombre del Gobierno, los proyectos pendientes de examen y discusión de las Cortes al terminar el último período de sesiones.

Se ha aprobado por unanimidad el plan parlamentario señalado por el señor presidente, después de recoger la ponencia formulada por los ministros de Hacienda y de Fomento, en lo que a ambos particularmente atecaba.

En su virtud, y sirviendo el interés del público, que aconseja evitar nuevas discusiones de carácter procesal y formulario, se entrará desde el primer día resueltamente en el examen de los proyectos que forman el plan orgánico del Gobierno, para reconstituir y vigorizar la economía nacional y normalizar la situación de la Hacienda y el Tesoro.

El primer proyecto sometido a debate será el de protección a las nuevas industrias y desarrollo de las ya existentes. También será objeto de pronta discusión el relativo a la ley Orgánica militar.

Reconocido, como de toda evidencia, el hecho de que el presupuesto vigente, votado en 1914, no responde ni a la actual situación de algunos servicios públicos, ni a la satisfacción de iraprazables necesidades nacionales, acusando, además, un déficit inical considerable, y firme el Gobierno en su política de vigorización del crédito público, y de transformación y reducción de los servicios del Estado, el ministro de Hacienda quedó autorizado para someter a la firma de S. M. el decreto relativo a la presentación a las Cortes de un proyecto de ley que realice aquel trabajo de necesaria adaptación, mediante los complementos y transformaciones de créditos que sean para ello necesarios.

En igual forma se llevaron a debido término los planes contenidos en los proyectos de cada uno de los departamentos, y que integran el llamado presupuesto extraordinario. En el de Fomento se ha introducido desde luego la posible economía, manteniendo aquellas cifras que tienen relación con proyectos técnicamente aprobados, y fortaleciendo algunas consignaciones relativas a repoblación forestal, enseñanzas técnicas y otros servicios, a los que principalmente se refirieron las discusiones parlamentarias.

El Gobierno, como prólogo indispensable para acudir a la consolidación y emisión de Deuda, que el crédito y el progreso y a defensa de la Nación exigen, mantiene íntegro el último dictamen de sus leyes tributarias, incluso el último dictamen del proyecto de ley relativo al impuesto sobre los beneficios extraordinarios en ocasión de la guerra, en el cual se han recogido reclamos legítimos de los intereses afectados por el tributo, conservando en lo substancial el alcance y la finalidad de este proyecto, que cada día las circunstancias hacen en España, como en tantos otros pueblos beligerantes y neutrales, más justo y obligatorio.

El Gobierno, que ha cumplido lealmente el voluntario compromiso que adquiriera de comparecer ante el Parlamento dentro del mes de Enero para proseguir la obra que constituye su programa, en las presentes circunstancias espera que no ha de faltarle para ello, por honor del régimen y provecho de la Nación, el concurso indispensable y patriótico de las minorías. En todo caso, el Gobierno se halla firmemente dispuesto a cumplir con su deber.

En tal sentido, de un modo especial, fia en el Parlamento, para que ante él se planteen cuantas cuestiones se consideren dignas de ser examinadas por unos u otros elementos políticos o sociales. El Consejo de ministros, ratificando su afecto y su confianza al señor presidente, puso término a su deliberación de hoy, dispuesto a

recoger en el acto la interpelación o iniciativa parlamentaria, de cualquier género que ella sea, que pueda desenvolverse en las Cortes sin otro límite que el patriotismo impongá en orden a la política internacional de España.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Como de costumbre, esta mañana despachó con el Rey el jefe del Gobierno.

Después se trasladó a la Presidencia, donde recibió a los alcaldes que han venido a tomar parte en el homenaje a S. M. el Rey.

Recibió después a los periodistas, a quienes dijo que en breve serán firmados los decretos nombrando los cinco senadores vitalicios, para lo cual sólo ha tenido en cuenta el interés del partido liberal, ya que éste no es interés privado, sino interés comunal.

Ninguno de los agraciados es—según nos dijo el conde de Romanones—amigo íntimo suyo.

Nos dijo el presidente que al llegar a Palacio para despachar con el Monarca, encontró una Comisión de cosecheros de naranja que, presididos por el Sr. Laclerva, iban a presentar sus respetos al Rey y rogarle que interceda en favor de sus pretensiones.

El conde de Romanones conferenció con ellos y les ofreció su apoyo para que vean satisfechas sus aspiraciones. Mañana llegarán a Madrid otros seiscientos productores con el mismo objeto.

Por último, el presidente del Consejo dijo, refiriéndose al Consejo de ministros celebrado ayer tarde:

—Ya veis ustedes cómo todo se ha resuelto satisfactoriamente y con rapidez, como habíamos dicho.

En Gobernación.

En la entrevista que hoy celebraron los periodistas con el ministro de la Gobernación, empezó éste diciendo:

—Ha tomé posesión de su nuevo cargo el director general de Administración local, que más que político es técnico.

Habló después del Consejo de ayer, y como el presidente hizo observar que todo habíase resuelto fácilmente y sin las divergencias de que se hablaba respecto al plan parlamentario.

Ocurriéndose después de la huelga, refiriéndose a la de Zaragoza, dijo que ésta continuaba normalmente y sin incidentes. Que la Cámara de Comercio se proponía intervenir.

Respecto al incidente que se suponía ocurrido al tren en que regresaba a Madrid el presidente del Consejo, dijo el ministro que lo ocurrido es solamente que en el apeadero de Los Rosales se encontraron dos traviesas partidas, probablemente por el tren, aunque no se sabe si por el que viajaba el conde de Romanones, o por otro. El guardasajos dice que vió cerca de aquel apeadero dos hombres embriagados.

Se refirió a las noticias que han publicado algunos periódicos acerca de la situación de Malaga diciendo que es peor que Sierra Morena porque está entregada a los golfos y a los mendigos.

Tanto el gobernador como la Sociedad de labradores Renacimiento Agrícola desmintieron sus telegramas que tal situación sea como se dice.

Lo que sí es cierto es que allí se necesita más Policía de seguridad y vigilancia; pero ni esto

es la manera más correcta de pedir ni puede concederse esto de momento, pues hay que contar con el presupuesto y llevar a éste el aumento que supone aquella medida.

INFORMACION DE GUERRA

Supernumerarios.

Pasa a esta situación el oficial primero de Intendencia D. Ramón García Lorenzo.

Matrimonio.

Se concede real licencia para contraerlo al capitán de Infantería D. Enrique Dema.

Retiros.

Se les concede para Barcelona, al coronel de Ingenieros D. Juan de Pagés, y para Palma, al auxiliar de Oficinas D. Antonio Mas.

Ropa interior de papel

La idea de aprovechar el papel para resguardarse del frío no es nueva ni desconocida. Son muchas las personas que aprovechan el papel corriente para proteger su pecho o sus pies de las inclemencias del invierno. Los chinos, desde antiguo, usan un papel especial, y en la Manchuria, los indígenas suelen usar el mismo traje en invierno que en el verano, variando sólo su indumentaria para el frío, mediante un traje interior hecho de papel.

Ahora en Francia se han realizado ensayos, que parecen haber tenido éxito, para el empleo de prendas interiores de papel en el ejército que lucha en las trincheras.

La fábrica papeera Vidalon es la que ha estudiado el asunto, atendiendo a las siguientes condiciones: elección de una primera materia para fabricar el papel destinado a este objeto, que sea muy resistente y poco costosa; consolidación del papel, para que tenga una duración en uso relativamente larga; impermeabilización y corte más adecuado. La primera materia adoptada ha sido el cáñamo; la consolidación se consigue por medio de un estirado barato; la impermeabilización se obtiene mediante el empleo de aceites secantes y una solución antiséptica; en cuanto al corte, se han ideado diferentes formas de petos, chalecos y plantillas para el calzado, así como también trajes completos.

El estudio que ahora se ha realizado de esta cuestión se dirige esencialmente a remediar necesidades de la guerra; pero es de esperar que más adelante, cuando la paz se restablezca, se oriente el asunto bajo otros aspectos y surjan industrias que nos vistan de papel por poco precio y con ventajas prácticas no despreciables.

La velocidad de los barcos

Entre las mil mejoras y procedimientos que se han ideado para aumentar la velocidad de los barcos, existen algunas muy curiosas y que teóricamente denotan gran ingenio. El Scientific American publicó, ya hace tiempo, la siguiente proposición, que tiene gran originalidad.

La fricción del agua en los costados del buque ocasiona gran pérdida de fuerza. Los peces tienen una cubierta gelatinosa que aminora la adherencia de agua a su superficie, y en otros muchos casos, el empleo de bolas reduce grandemente el gasto de fuerza por rozamiento.

Una burbuja de aire es una esfera perfecta, y si se introdujese número suficiente de ellas en la parte exterior sumergible, obrarían como bolitas de fricción, hasta que alcanzasen la superficie del agua.

La idea se podría llevar a la práctica colocando una cañería llena de agujeros que, partiendo de la proa del barco, recorriese toda la quilla, y haciendo salir aire por ellos, mediante una bomba. Al escaparse las burbujas de aire, recorrerían los costados del buque, hasta alcanzar la superficie, obrando teóricamente como rodillos de fricción.

Echando en la misma cañería un chorro de kerosina, se destruirían los crustáceos y plantas que se pezan al casco, y quedaría cubierto el barco de una capa escurreddiza como el cuerpo de los peces.

Claro está que la argumentación es algo endeble científicamente; pero posee una orientación que no es despreciable y que acaso con otros procedimientos pudiera lograr ventajas de orden práctico y fácilmente aplicables.

Espectáculos para mañana

REAL.—A las nueve, Lakmé.

ESPAÑOL.—A las diez, La maja de Goya A las seis, Los maridos ategres.

PRINCESA.—A las seis de la tarde, La chiquilla.

COMEDIA.—A las diez menos cuarto, El río de oro.

A las cinco, El infierno.

LARA.—A las cuatro, extraordinaria, beneficio del Taller de Ntra. Sra. de la Paloma y Santa Sofía.

A las nueve y media, La señorita de Trévez y Pastora Imperio.

ESLAVA.—A las cinco y tres cuartos, El illustre huésped y Navidad.

A las diez, La dama de las camelias.

APOLO.—A las seis, El señor Pandolfo.

A las diez, El café cantante.

A las once y tres cuartos, Diana cazadora.

ARZUELA.—A las seis, La Embajadora.

A las diez, Las golondrinas.

COMICO.—A las diez, El millón de pesos.

A las seis, El millón de pesos.

REINA VICTORIA.—A las seis, La mujer divorciada.

A las diez y media, El último mosquetero.

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

A las seis y media, De mala raza.

A las nueve y media, películas.

A las diez y media, Los Gabriele y El demonio son los hombres.

NOVEDADES.—A las seis, Don Juanito y su escudero.

A las siete y cuarto, La Eva ideal.

A las nueve y cuarto, Teresa Lazcano, Carmelita Sevilla, Pepita Prida, La Malagueña, La Favorita, Los Felitos, Minerva, Aragon Allegris, Gran atracción.

CHANTECLER.—Todas las noches, como sa triunfo de la Chelito.

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

ROMEA.—Cinema y variedades.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4.—Teresa Lazcano, Carmelita Sevilla, Pepita Prida, La Malagueña, La Favorita, Los Felitos, Minerva, Aragon Allegris, Gran atracción.

CINEMATOGRAFO

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

IMP. DE MARTINEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

Si la almadraba fuese de paso y retorné cuando en dos años, sean o no consecutivos, deje de calar en las dos temporadas de cada uno de ellos.

Para los efectos del presente artículo se entenderá que no ha calado una almadraba cuando no haya estado calada y completamente dispuesta para pescar con sus raberas, durante quince días por lo menos en una temporada en las condiciones que se calculen estos artes, según sus usos y costumbres.

Art. 39. Las faltas de calamento no se computarán para la rescisión del contrato cuando estas faltas fueren ocasionadas por causa de fuerza mayor.

Se considerarán únicamente como causa de fuerza mayor, las que se originen por accidente de guerra, epidemias y temporales que inutilicen completamente la almadraba, debiendo infermar en todos los casos la Junta local y provincial de pesca para la resolución del Ministro.

Art. 38. Caducará la concesión: Si la almadraba fuese de paso o de retorno, cuando deje de calarse en dos años, sean o no consecutivos.

CAPITULO VIII

DE LAS MULTAS

Art. 40. Serán castigadas con multas de 25 a 500 pesetas las contravenciones a este Reglamento que no estén concretamente penadas en el mismo ni en otras disposiciones especiales.

DISPOSICIÓN FINAL

Art. 41. Quedan derogadas para las concesiones que en adelante se otorgan todas las disposiciones anteriores a este Reglamento, referentes a la pesca con almadraba.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Se respetarán hasta su conclusión las concesiones otorgadas con anterioridad a este Reglamento, y los concesionarios de aquéllas no podrán alegar derechos a las ventajas que puede ofrecer este Regla-

mento, y se atenderá exclusivamente a las concesiones respectivas y al Reglamento que estaba vigente cuando fueron otorgadas; sin embargo de lo cual, el Gobierno podrá autorizar la adaptación a las prescripciones de este Reglamento de las concesiones anteriormente hechas por otros Reglamentos, siempre que con ello no se cause perjuicio al Estado, a los intereses de la industria ni a los particulares, y previos los trámites que el Gobierno estime necesarios.

REGLAMENTO PARA LA PESCA

CON EL ARTE DENOMINADO ALMADRABA

CONCLUSIÓN

La explotación de un pesquero con el fin de realizar obras o establecer servicios de interés para la defensa nacional, se aplicarán las disposiciones de la Ley de 10 de Diciembre de 1915.

Art. 38. Caducará la concesión: Si la almadraba fuese de paso o de retorno, cuando deje de calarse en dos años, sean o no consecutivos.

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 Trajesa, 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, 1.020; Cabo Silleire, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.

Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

DOM 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.—Fábrica que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Asrrow-in-Furnes); fábrica de cañones de acero, cañone y blindajes de Sheffield River Bon Works; fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Grayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras y municiones 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 construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paul», buque de combate de primera clase, de 10.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burk», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.650 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.570 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.

Colegio del Cardenal Cisneros

DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA

Costanilla de Santiago, 6, 1.º

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares

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

Inglés Práctico-Marítimo

POR

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

Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 14.

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

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

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

LINEA DE CUBA-MEXICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso 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 & C.ª
Consignaciones—Embarques.
Aduanas y Fletamientos
Cadiz (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; se n 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 DÍZ P. SETAS por Giro postal.—No hay catálogos.

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

ARQUITECTOS

Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

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

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST



YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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