

LA MARINA YANQUI

El servicio de patrullas

En el primer período de la amenaza submarina, los ingleses hicieron frente a los ataques a sus barcos, repartiendo por las aguas próximas a sus puertos numerosos y pequeños buques armados, de los más diversos tipos. Se trataba en aquella fecha de submarinos relativamente lentos, que para ser eficaces, tenían que frecuentar zonas costeras donde el tráfico marítimo fuera muy intenso. Por esta razón y por el tras de política internacional, el campo de sus operaciones fué restringido y el número se consideraba el factor decisivo.

Pero durante el curso de la guerra, se construyeron submarinos mayores, se les aumentó la velocidad tanto a flote como sumergidos, y se les dotó de cañones más potentes. Esto dió lugar a una especialización del buque patrulla, y ahora son prácticamente unos torpederos pequeños sin torpedos.

El último tipo inglés tiene 24 metros de eslora, 3,6 de manga y poco más de un metro de calado. Lleva un motor de 500 caballos de fuerza y su radio de acción es de 700 millas a 22 de velocidad, y de 1.500 cuando navega a 14 millas por hora. Monta un cañón de 7,6 centímetros.

Es naturalmente imposible—dice el *Scientific American*—describir en detalle las disposiciones que hemos tomado nosotros para lograr un servicio de patrullas eficaz. Daremos, sin embargo, una ligera idea. Los Estados Unidos tienen unos tres tipos, o mejor dicho tres dimensiones de buques, puesto que todos han sido construídos bajo el mismo plan general, y son casi iguales en apariencia. Algunos de estos barcos han sido construídos por la Marina, y otros por particulares, pero con la aprobación de oficiales de Marina. Los mayores pueden considerarse como contratorpederos pequeños, pero fuertemente armados y en condiciones de batirse en igualdad de condiciones con los mayores submarinos de alta mar.

Su velocidad es casi el doble de la de superficie de los submarinos más rápidos y constituyen los buques de combate móviles del servicio antisubmarino.

Los de la segunda clase pueden llevar una tripulación de unos 14 hombres por lo menos, van armados con cañones más ligeros, están destinados a operar en zonas pequeñas en condiciones tales que todo submarino quede, si sale allí a la superficie, bajo el fuego por lo menos de uno de los buques que forman las flotillas de patrulla.

Su velocidad no es tanta como la de la clase anterior; pero es bastante grande.

El tipo más pequeño puede llevar ocho hombres, monta dos cañones de tiro rápido y otro con instalación especial que le permite tirar como anti-aéreo. Tienen más velocidad que la superficial de un submarino grande, y están destinados exclusivamente a patrullar en las bahías y a ejercer el servicio de vigilancia.

Nada sabemos hasta ahora de cuál sea lo que los ingleses consideran como unidad táctica en este servicio. Al parecer mandan los buques individualmente a la mar con orden de hacer fuego a todo lo que asome. No creemos, sin embargo, que puede asegurarse un buen resultado sin una cooperación sistemática, y, por tanto, nosotros hemos establecido como unidad la escuadrilla de doce buques. Estos doce buques operan siempre juntos, y todos los problemas se plantean y resuelven sobre esta base. Para facilitar la vigilancia, cada escuadrilla forma dos divisiones de seis buques bajo el mando de un jefe de división, pero esta separación no tiene sentido militar.

Hasta el presente, la organización de los buques de propiedad particular en escuadrillas, así como su oficialidad y tripulación, ha dependido de Asociaciones civiles. La instrucción del personal se ha hecho bajo la dirección de oficiales de Marina durante maniobras de conjunto, en las que han tomado parte tanto buques de superficie como submarinos. Según la ley recientemente sancionada, creando la reserva de la Defensa de Costas en los Estados Unidos, estas organizaciones, agregadas semioficialmente a los diversos distritos marítimos, están estableciéndose de un modo regular.

Las escuadrillas están en comunicación con estaciones de observación a flote y en tierra. Cuando se recibe en la base la noticia de haberse descubierto un buque enemigo en cierta zona, se dispone todo lo necesario para asegurar la defensa de los puertos adyacentes. Al mismo tiempo que se toman estas medidas, sale una escuadrilla de patrulla seguida de uno o dos buques grandes de reserva. Estos buques ocupan una posición determinada por la configuración del área que se va a explorar, mientras las patrullas se desplazan y rastrean dicha zona hasta que el enemigo la atraviesa o sale a la superficie. Si atraviesa la zona sin mostrarse, los buques patrullas le persiguen en la siguiente en cuanto reciben noticia de haber traspasado el límite de la misma.

Alíjvive a verificarse el rastreo. Si el enemigo emerge al alcance de la artillería, se le echa a pique o se le obliga a sumergirse. Si sale fuera de tiro y tiene tiempo de preparar sus cañones, se forma un círculo de vigilancia a su alrededor hasta que llega el buque grande, el cual, ocupando sucesivamente posiciones determinadas de antemano, le ataca en condiciones ventajosas.

Hay bases establecidas en posiciones próximas a las zonas vigiladas y desde éstas pueden salir los relevos al terminar el turno de servicio de una escuadrilla, a fin de que durante la presencia del buque que efectúa un raid no se interrumpa el servicio.

En cuanto llegan los buques a las estaciones de tierra se envían las tripulaciones a sus cuarteles y unos mecánicos repasan las embarcaciones y las ponen en disposición de poder volver a salir en seguida. En casos de urgencia pueden embarcarse dotaciones de reserva y la escuadrilla puede salir otra vez a hacer servicio. De este modo se obtiene la mayor utilidad del material sin agotar el personal.

Desgraciadamente para nuestra seguridad nacional, el sistema indicado, modificado con arreglo a ciertas condiciones, se ha establecido solamente para proteger ciertos distritos vulnerables; para que todos nuestros puertos estuviesen convenientemente defendidos, sería preciso establecer el servicio antisubmarino en toda la costa.

Romería de San Isidro en Madrid

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, en combinación con las de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Medina del Campo a Salamanca, Salamanca a la frontera de Portugal, Medina a Zamora y ferrocarril de Betanzos a Ferrol, expenderán, del 10 al 14 del actual para la romería de San Isidro en esta Corte, billetes de ida y vuelta, a precios reducidos, desde las estaciones más importantes de su red.

El regreso con estos billetes ha de tener lugar del 15 al 31 del corriente, estas fechas inclusive.

Para precios y demás detalles, véanse los carteles que han sido fijados al público en las estaciones y despachos centrales.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Dte 5, Dte 7. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro 4 1/2, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles.

las minorías, deseadas de participar en la conferencia de la paz, de Stokolmo. Esta conferencia de Stokolmo, a la que no quiere concurrir la mayoría de los socialistas franceses y a la que las minorías quieren asistir, amenaza ser una causa de escisión en el partido. La palabra escisión se ha pronunciado ya y, lo que es peor, se ha escrito.

—No hay que conceder demasiada importancia—nos dijo ayer M. Longuet, diputado del Sena—a la carta nomenclatoria de la Comisión administrativa permanente impidiéndonos, en nombre de los reglamentos, ir a Stokolmo. Al siguiente día de publicarse esta carta, recibí yo gran número de otras de socialistas influyentes que me pedían que no hiciera caso de la circular y fuese a Stokolmo. Yo no podía—añadió M. Longuet—hacer semejante viaje sin estar autorizado. He telegrafiado a mis camaradas suecos comunicándoles mi decisión; ya he recibido la respuesta, que ha motivado la reunión de ayer.

—¿Y la escisión?—preguntó el redactor del *Matin*. —¿Y por qué la escisión?—dijo el *leader* de las minorías socialistas—. Acusarnos de querer la escisión es tanto más necio cuanto que en el último Congreso nosotros hicimos caso de la mayoría y en el próximo Consejo nacional esperamos convertirnos en mayoría. Digamos, por otra parte, que la conferencia internacional de las minorías socialistas se ha pronunciado por unanimidad en favor de la participación de los socialistas franceses en la Conferencia de la paz, de Stokolmo?

—¿Qué programa llevan? —En dos palabras puede resumirse... (Hay en el periódico un corte de la censura francesa.) Esta moción—sigue después diciendo—fué discutida muy vivamente y combatida por el ciudadano Longuet, quien declaró que si él iba a Stokolmo plantearía la cuestión de la Alsacia Lorena. El diputado Sceaux nos ha dicho textualmente: «Hay que reparar el derecho del pueblo a disponer él mismo de su suerte y conviene consultar a los habitantes de Alsacia Lorena (los verdaderos alsacianos y no los alemanes) sobre la situación que ellos desean.» En definitiva—termina el periódico—, las minorías están unánimemente de acuerdo para ir a Stokolmo, y esto es todo.

COMPANIA TRANSATLANTICA. El vapor ALFONSO XII de esta Compañía, saldrá en expedición extraordinaria el día 7 del presente Mayo de Bilbao; el 8, de Santander; el 9, de Gijón; el 10, de Coruña, y el 11, de Vigo, directo para Nueva York y Habana, admitiendo pasaje y carga para los dos expresados puertos.

MOORE'S. Es la pluma estilográfica mejor hasta hoy conocida. Puede llevarse en el bolsillo en cualquier posición sin temor a que se salga; con pluma de ORO GARANTIZADA. DEPÓSITO Y VENTA: Martínez de Velasco, PAPELERIA PELIGROS, 3.-MADRID. Mechero, el más práctico para campo y automóvil, se vende en el kiosco de la calle de Alcalá (frente al núm. 28.)

INFORMACION DE GUERRA

Concurso. Se anuncia concurso para proveer un plaza de teniente ayudante de profesor en los Colegios de Carabineros, y de tres plazas de capitán profesor, dos de Ingenieros y una de Artillería, en el Colegio de Santa Bárbara y San Fernando.

Ayudantes. Se nombran ayudantes de campo del general de división D. Francisco Campuzano al teniente coronel de Caballería D. Javier Menos y al capitán D. Luis García. Idem del general de brigada D. César Aguado al comandante de Infantería D. José Querol.

Destinos. Mañana se publicará una propuesta de destinos de jefes y oficiales de Caballería.

Gratificación. Se concede la gratificación de industrias al coronel de Ingenieros D. Pascual Fernández, con destino en el Laboratorio del Material de Ingenieros.

Espectáculos para mañana

ESPAÑOL.—A las diez, Bajo la zarpa. COMEDIA.—A las diez, Los cuatro Robinsones. A las seis, cinematógrafo. LARA.—A las diez, El mal que nos hacen y La Goya. A las nueve y tres cuartos, Como hormigas. Lo que tú quieras, La Goya y Gioconda. ESLAVA.—A las seis y media, Casa de muñecas. A las diez y media, La peque resulta grande o Lo que puede el ingenio. APOLO.—A las cuatro, función organizada por la Asociación de Empleados de los Ferrocarriles. A las nueve y media, Serafin el pintorero. A las once y media, El marido de la Engracia.

COMICO.—A las diez y cuarto, La venganza de la Petra. NOVEDADES.—A las seis, El sultán de la Persia. A las siete y cuarto, La oración de la vida. A las nueve y cuarto, De Sevilla a los corrales. A las diez y cuarto, La chicharra. A las once y tres cuartos, El corto de genio. PARISH.—A las nueve y media, gran función desempañada por la compañía de circo, Director, William Parish. FRONTON MADRID. Todos los días tarde y noche grandes partidos de pelota a raqueta entre agraciadas señoritas. CIRCO REINA VICTORIA.—Compañía ecuestre, gimnástica, acrobática.—Todos los días, notables debuts de artistas, españoles y extranjeros. COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, El pecado de Sor Benedicta. A las seis y media, La fuerza del mal. A las nueve y media, películas. A las diez y media, El cardenal. ROMEA.—Cinema y variedades.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4.—Mirabel, Rosario Blanco, Juanita Casanova, Vicenta Lafont, hermanas Sánchez, Estrella Soler, María Eparza y Salud Ruiz.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 71.

MEMORIAS DE UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX (CONTINUACIÓN)

—Francisco... ya no es tiempo... mi padre nos ha infestado a todos... Halo ahí... mira a mi madre... ambos muertos... ¡Virgen santa, cuánto sufrí!... Dame la mano... ¡Adiós! Voy a respirar. Y atrayéndome hacia ella, exhalé el último suspiro... Una hora después estaba yerta como los cadáveres de sus padres, con los cuales tropecé al despedirme de aquella mansión espantosa. Una mujer, o más bien una fantasma, me cogió por la mano y me detuvo a la salida de la puerta. —Decidme, caballero, ¿qué os parece mi hija?

¿Es verdad que es hermosa? ¿Cuándo pensáis casaros? ¡Apresurad la boda! ¡Qué hermoso día es para una madre aquel en que casa a una hija!

—¡Aun me persigues, loca endiablada! Y dándole un empujón, la dejé caer al pie de un árbol. Asustado, casi sin juicio, eché a correr desatentado, y me alejé.

Al otro día, instruido el gobernador de mi infracción a las leyes sanitarias, me condenó a vivir durante quince días en los bosques, llevando la vida de salvaje.

Aquella existencia, que yo mismo hubiera elegido si no me la hubieran impuesto, era sin duda la que más me convenía.

Andar vagando al sol todo el día, dejar caer sobre mi abrasada cabeza los chorros de agua de una alta cascada, fueron los medios que empleé para calmar el ardor de la fiebre que me devoraba.

Aquella extravagante cuarentena duró quince días; al décimosexto pasé a la visita para que me reconociesen.

Como mi cuerpo no presentaba ninguna aspereza, ninguna pústula que tuviese síntomas de lepra, me declararon sano, y pude entrar libremente en la ciudad.

Estoy convencido de que la agitación de aquella vida que se me impuso me salvó.

Con el fin de amortiguar los dolores de mi alma, me sometí durante aquellos quince días a tan rudas fatigas, que debí sudar mucho y repeler así el principio del mal, si es que se me había inoculado.

Una mala escopeta, pólvora, perdigones y veinte galletas, tales eran las provisiones que me dieron en el límite mismo que me mareaban, prohibiéndome atravesarlo.

La infracción era castigada con pena de muerte, como es haberlo ya dicho.

Sin embargo, no pudiendo resistir al ardiente deseo que me dió de volver a aquella fuente en que había visto a Laura por primera vez, salté una noche una cerca, y arrastrándome por entre la frondosa yerba, para que no pudiesen verme, llegué por fin a la orilla de mi poético arroyuelo.

Después de una hora de meditación que pasé allí, agitado mi cerebro con los más dulces y amargos recuerdos de mi vida, me di a componer versos de memoria.

Los peruanos.

El brick de guerra peruano «Independencia», volvió a las aguas de Juan Fernández después de haber desempañado el cometido que lo llevó a Buenos Aires.

Por la protección del gobernador me embarqué en él como marinero de tercera clase, y me despedí de aquellos presidios con el corazón afligido y vertiendo lágrimas. ¡Isla querida, todos los tesoros de la tierra no serían bastantes para pagar la dicha de volverte a ver aunque no fuera más que una hora!

Doscientas cincuenta leguas de mar separan a Juan Fernández del puerto del Callao.

Una fresca brisa de SO., que nos hizo ganar esta distancia en menos de cinco días, nos condujo derecho delante de la isla de San Lorenzo, que cierra y abriga la rada de Lima.

(Continuad.)

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajesa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

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 Roberti, 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: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Asrrw-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon 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 Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paul», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burika», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuschers» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

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 céntrico 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 visítase 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 coronales Sánchez Pacheco y Martínez Lison, de Infantería y Artillería, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.

INTERNADO

ARENAL, 24

Diario de la Marina

Redacción y Administración: Peligros, 3, pral.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

MADRID...	Un mes	1,50 ptas.
PROVINCIAS...	Trimestre	5,00 »
	Semestre	10,00 »

TARIFA DE ANUNCIOS

Primera y segunda plana, 4,00 pesetas línea.
 Tercera plana, 3,00 pts.—Cuarta plana, 1,00.

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

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

El primero de estos buques hace sus viajes directos 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, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

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

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, (Escalas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África.

Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de a Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

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

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

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

¡Novedad!! ¡LA ZURCIDORA MECANICA!!

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

No debe faltar en ninguna familia.

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

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

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

ARQUITECTOS 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 máquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST



YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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