

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVIII

Redacción y Administración: Polígono, 3, calle. Tel. 2.951.

Madrid, Martes 11 de Abril de 1916.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.515.

## UNA FRASE SONORA

### “LA LIBERTAD DE LOS MARES,”

Entre los diversos conceptos del discurso del canciller Bethman Holweg resalta uno cuya importancia ya hemos hecho notar, y que no habrá sonado mal a nadie, excepto a la rubia y ecuaníme Albión, portacastandarte de la libertad y del derecho de los débiles.

Se trata de garantizar en adelante la libre circulación por el Océano como base firme de una concordia duradera entre los pueblos. Nadie duda que el mar es la calle del mundo, y que por él deben transitar todos sin limitaciones ni esa libertad e independencia tan cacareadas en teoría no han de ser palabras vanas en la práctica.

Antiguamente se decía que la calle era «del Rey», y así lo afirma aún el pintoresco lenguaje popular en sus dichos y canciones; queriéndose expresar con esto que sólo el que disponía de la fuerza pública estaba en condiciones de ser el salvaguarda del incuestionable derecho de todos para hacer uso de las vías urbanas.

El símil es exactísimo, y lo que resulta en el terreno de los hechos es que existe un Rey que regula a su gusto el tránsito marítimo, y que ese Monarca venía siendo Inglaterra.

Su poderosa flota de combate era y sigue siendo el sostén de innumerables cruceros que navegan por el mundo, sin que nadie les oponga una fuerza superior.

Por si esto no bastaba, la política británica consiguió con su labor paciente establecer una serie de puntos de apoyo que la llevaron a dominar todos los pasos importantes de las vías marítimas.

Gibraltar, Malta, Chipre, Egipto, Aden, Socotora, Ceylán, Singapur y Hong Kong, forman una cadena sobre el camino de Oriente, que obliga a cuantos navegan a rendir pleitesía al pabellón de la Gran Bretaña, tras del cual existe una cantidad incontable de gruesos cañones.

Acabar con esa hegemonía es una aspiración que a nadie puede serle desagradable.

La dificultad consiste en el modo de hacerla desaparecer.

Una reflexión sencilla demuestra inmediatamente que esa supremacía subsistirá mientras la escuadra inglesa conserve elementos de combate superiores a los de otra Potencia.

La desaparición de su bandera de esos puntos de apoyo ya mencionados atenuaría el peligro en cuestión; pero no lo suprimiría en modo alguno, porque siempre quedarían sus barcos y no faltarían medios para aprovisionarlos con más o menos comodidad.

Supongamos ahora que la Gran Bretaña sufre un revés en los mares y que otra flota le arrebatara el dominio que hoy tiene, cosa que no parece muy probable. Entonces no pasaría más si no que cambiaríamos de amo, pues las ventajas de que hoy disfruta Inglaterra comenzarían a gozársele su vencedor.

Creemos haber demostrado en pocas palabras lo que aparece en los títulos de este artículo.

«La libertad de los mares» es simplemente «una frase sonora» que los hombres no están en condiciones de conseguir más que uniéndose de un modo estrecho.

Ya vemos que, lejos de eso, siete naciones prestan su concurso en esta guerra a la que detenta esa libertad, porque intereses de otro género las llevan a renunciar lo que tanto pudiera convenirles.

Lo mismo ocurriría si Alemania fuese la dueña del mar por haber obtenido una victoria que ni ella misma espera.

Quien tenga más cañones a flote dictará leyes porque no se formará contra él una coalición que destruya su poderío.

## ¿QUIÉN PROVOCÓ LA GUERRA?

### Respuesta al discurso del canciller

Londres, 11.—En una conferencia que en el ministerio de Negocios Extranjeros ha dado a la Prensa sir Roberto Cecil, ha opuesto al discurso del canciller alemán los argumentos siguientes:

«Afirmó el canciller que era la Gran Bretaña la única responsable de la continuación de

la guerra, ya que él hizo en Septiembre proposiciones de paz, que no obtuvieron contestación.

La verdad es que el canciller habíase propuesto fomentar la discordia entre las Potencias aliadas y despertar la desconfianza de todas contra Inglaterra.

Esas proposiciones se redujeron a decir el 9 de Septiembre que, como ninguno de los aliados hablaba de paz, no podía Alemania tratar el tema sin conocer la opinión de sus adversarios.

Ha invocado el canciller el principio de nacionalidad en cuanto a Bélgica y Polonia.

Existen dos principios de nacionalidad. Uno, el que proclama el derecho de los hombres a asociarse como compatriotas y establecer un Gobierno democrático en su país.

Otro, aquel bajo el cual se ocultan designios políticos, bajo nebulosas teorías étnicas y se recurre a agentes secretos como auxiliares de la tiranía.

El primer principio es el que profesamos nosotros, y el segundo, el que practica Alemania.

Esta quiere una Bélgica nueva, y nosotros luchamos por restaurar la antigua.

Ha dicho también el canciller que Alemania había ido a la guerra obligada a defenderse contra el complot de los países aliados, y que en cualquier momento se avendría a una paz sólida y duradera.

Pero a eso oponemos:

¿No basta observar el desarrollo de los acontecimientos en los últimos veinte meses?

¿El mundo no está suficientemente orientado en lo que concierne a esta guerra?

¿La responsabilidad de lo ocurrido incumbe a unos pueblos desprevenidos para la lucha, o a Alemania, que empezó por invadir Bélgica?»

## COMPANIA TRASATLANTICA

Esta Compañía efectuará con su nuevo vapor «Alfonso XIII» tres viajes extraordinarios a Nueva York y Habana; el primero desde el Mediterráneo con regreso al Cantábrico, y los otros dos desde el Cantábrico, retornando al mismo.

El itinerario de estos viajes es el siguiente:

Primer viaje.—Salida de Barcelona el 14 de Abril corriente y de Cádiz el 18, para Nueva York y Habana, regresando desde Habana a España el 6 de Mayo para La Coruña, Santander y Bilbao.

Segundo viaje.—Salida de Bilbao el 22 de Mayo, de Santander el 24 y de La Coruña el 25, para Nueva York y Habana, regresando el 9 de Junio para La Coruña, Santander y Bilbao.

Tercer viaje.—Salida de Bilbao el 25 de Junio, de Santander el 27 y de La Coruña el 28, para Nueva York y Habana, regresando de Habana el 14 de Julio para La Coruña, Santander y Bilbao.

## UNA BODA

En la iglesia parroquial de la Concepción se verificó el domingo el enlace matrimonial de la bellísima y gentil señorita Eugenia Orné y Ruiz y el distinguido joven D. Eduardo Martínez Obiol.

A la ceremonia asistieron multitud de amigos de las familias de los contrayentes, los cuales fueron después obsequiados con un delicioso *menú* en el Pa'ace Hotel.

Desamós una eterna luna de miel al nuevo matrimonio.

## BURLA BURLANDO

### CALVARIOS

Se decía con frecuencia que España era el país en donde menos se leía; pero de algún tiempo a esta parte no pasa mes ni aun semana en que no vean la luz dos o tres periódicos o revistas, que en su saludo intentan marcar una orientación encaminada a proteger y alentar a los noveles, que a ser cierto todo ello apenas si quedaría firma desconocida que no hubiera ya sufrido su cotización en este mercado curioso de la vida y devorador de ideas.

Sin embargo, vemos un continuo desfile de seres que llevan en sus amplios bolsillos unos manuscritos que nadie quiere leer, y que a pesar de ello aseguran que en su cerebro laten ideas tan amplias que a tener fácil salida arrollaran muchos prestigios no muy sólidos y muchos intereses creados.

Todas las profesiones es indudable que tienen su calvario cruento, donde muchos claudican, otros pierden su fe y algunos la vida; pero en ninguna debe ser tan doloroso como en esta de escritor. Arrastra sus entusiasmos y

su afición el torerillo en capeas y cerrados, y los aplausos de la gente o los denuestos le lleva pronto la visión de la gloria futura, o la certidumbre del anónimo eterno. Si es lo primero, alguien saldrá que le ayude, que le proteja en la lucha emprendida, para hacerle más fácil y llevadera.

Al escritor nada de esto le sucede; no arrastra su calvario de principiante por el camino polvoriento de la carretera, pero le pasea por las ciudades, sin que le sea dado llamar a las puertas como aquellos otros que pueden invocar a manera de «sésamo» el título de «afisionao».

Cuando aquel escritor tiene algún triunfo, éste no repercute en la gran masa de donde sale el protector que ayuda; le es preciso proseguir, aunque algo de consagración tenga ya, la lucha con ese indiferentismo que le rodea; le es necesario buscar al público, ofrecerle entre galas el fruto de su cerebro y de su corazón, mil veces más sagrado y doloroso que ofrecer el cuerpo a un peligro.

Exprieme de continuo su visión de arte ante las cuartillas que reclaman; brotan sus ideas como de fontana misteriosa, y, sin embargo, hasta sus oídos no llega aquel aplauso de la multitud, ni la admiración general les cerca y les sigue entusiasmada, ni a la liza sale aquella nobleza que antiguamente diz que protegían a los poetas y permitían recibir la merced de una dedicación que les llamaba altísimos señores.

Y a la senda de espigas y abrojos del escritor principiante no le faltan endechas en nombre de la madre casualidad, que algunas veces proporciona pan, que son migajas del gran festín.

Nada de grandes chambergos, ni corbatas flotantes, ni pipas ahumadas; los antiguos bardos y trovadores llevaban su ropilla de alegres colores como hoy los toreros; no buscaban editores (porque no los había), y de palacio en alquería llevaban sus historias de amor y picardía, haciendo reír al buen pueblo y pensar a los grandes; pero siempre en espera y logro de aquella mesa que ofrecía viandas y de aquellas cámaras que sabían dar oírlo.

Hágase ahora así, y desaparecerá ese juego de fanaambulismo con el yantar diario y con la admiración ajena.

Rodrigo Mateo González.

## La Junta de Transportes marítimos

En la última sesión celebrada por este organismo no recayó, que sepamos, acuerdo alguno de importancia que tendiese a resolver los múltiples problemas que directamente afectan a la economía nacional y que por la gravedad de las circunstancias fueron sometidos al estudio y a la sanción de aquella entidad.

Entre otras peticiones de verdadero interés, existía una cuya solución afectaba directamente a Galicia: nos referimos a la que solicitó de la Junta algunos comerciantes importadores de maíz para que se les concediese determinado tonelaje a fin de transportar dicho grano desde los mercados de América a los puertos de Galicia.

Alegando en su petición los mencionados comerciantes importadores que el maíz constituía para Galicia un artículo de primera necesidad, ya que con su harina se elabora el pan, alimento principal de la mayor parte del proletariado agrícola de aquella región. La Junta reconoció, como no podía por menos de reconocer, la importancia de la demanda formulada, y en su consecuencia consideró al maíz como artículo de primera necesidad y concedible su importación para el abastecimiento de los mercados de Galicia.

En vista de dicha resolución, los comerciantes importadores telegrafaron para que se les concediese la tarifa de flete reducido, a fin de formular en definitiva los contratos compra, a lo que contestó la Junta que no podía accederse a tal petición, mientras tanto no se le presentasen los mencionados contratos. Insistieron en su demanda los comerciantes, y la Junta se limitó a contestar que rebajaría un 30 por 100 los fletes, contestación ambigua, ya que actualmente no existe tarifa alguna que regule el valor de los fletamentos.

En su consecuencia, los comerciantes importadores de Galicia, ante las trabas que la Junta de Transportes oponía a su petición, las dificultades que surgían para todo y los obstáculos con que tropezaban para el desenvol-

vimiento de su negocio, desistieron de sus propósitos; de donde resulta que una cuestión tan importante como la de un artículo conceptual de primera necesidad, que constituye el alimento de la mayor parte del proletariado de la región gallega, razón más que suficiente para abrigar la seguridad que recaerá algún acuerdo práctico, concediendo la Junta de Transportes buque para su conducción a flete reducido, ha muerto a manos de la Junta, pasando a mejor vida, como otra porción de asuntos del mismo interés.

En nuestro artículo anterior pusimos de manifiesto que la Junta de Transportes Marítimos resulta, en la práctica, uno de tantos fiascos oficiales, como la de los carbones y otras más, que, creadas al ambiente y al calor de una necesidad nacional, y no obstante las seguridades que el Gobierno daba de que su actuación había de resultar fructífera para los intereses del país, tan hondamente lesionados, el tiempo se ha encargado de demostrar lo contrario, poniendo de manifiesto, una vez más, nuestra incapacidad para solucionar cuestiones que tan directamente afectan a los intereses de la economía nacional.

Al naufragio del vapor español «Vigo», torpedeado, según se dice, agárranse los navieros, cual naufragos a tabla de salvación que se les presenta, para hacer público que aquel accidente les creaba una situación difícil y la posibilidad de tener que amarrar los buques si el Estado no garantizaba su seguridad y con ella la vida de sus tripulantes. Alegación justísima y altamente simpática que, envuelta en manto humanitario, procura evitar esos siniestros que tantas y tan dolorosas bajas causan al personal marítimo, que forzadamente y obligado por la necesidad va a sabiendas a encontrar una muerte cierta en los múltiples peligros que hoy ofrece la navegación, más que por el torpedeamiento de los buques realizado por un beligerante contra mercancías que se transportan a su enemigo, por el gran número de minas flotantes y a la deriva de las que están cuajados los mares.

Sospechamos que la Junta de Transportes marítimos, constituida por dignísimos vocales, amparándose en el hecho acaecido al vapor «Vigo», y deseosa de poner término a su ineficaz actuación, trata de disolverse; apoyamos nuestra sospecha en una consideración semi-axiomática: si esas cien mil toneladas que voluntaria y patrióticamente han ofrecido los navieros al Gobierno, a fin de resolver las graves consecuencias derivadas del encarecimiento de las subsistencias, corren peligro semejante al que ocasionó el naufragio del vapor «Vigo», ¿no lo vienen corriendo y lo corren igualmente los demás cientos de miles de toneladas de material flotante español que nuestros navieros tienen dedicado al transporte de mercancías entre los puertos de naciones beligerantes y neutrales, material que hace muchos años no frecuenta nuestros puertos, restándonos elementos de transporte y por consiguiente de vida?

Nos sugiere la anterior pregunta la manifestación pública hecha por la Junta de Transportes marítimos en su última sesión, celebrada el viernes pasado.

Hoy, como antes, continuamos creyendo que los procedimientos oficiales hasta ahora puestos en práctica no son los que deben emplearse para conseguir el abaratamiento de las subsistencias, transportando a nuestro país, y por tarifa reducida, los artículos de primera necesidad; la Junta de Transportes marítimos está fracasada desde su creación, y el ofrecimiento patriótico de los navieros de Bilbao no ha pasado de ser un ofrecimiento, al que no hemos de restarle ni un adarme del patriotismo que le inspiró.

Procede que el Gobierno, utilizando las facultades que la ley de Subsistencias le confiere, se incaute de esas cien mil toneladas, y de mayor número, si es preciso, pagando a sus propietarios determinada cantidad por tonelada neta y mes de alquiler, realizando para ello un contrato, semejante al que el Gobierno inglés tiene pactado con los navieros de aquel país; sólo así podrán establecerse tarifas de fletes reducidos, y sin pérdida de tiempo dedicar buques al transporte de artículos y de materias de primera necesidad.

Con ello realizaría el Gobierno una obra patriótica solucionando los conflictos nacionales que a cada momento surgen con fundadas quejas y protestas; los navieros no se lesionarían en sus intereses, porque a expensas del contrato de alquiler de sus naves, obtendrían beneficios de importancia tanta, como la rebaja que se manifestaría en la tarifa de los trans-

portes por mar, que es la incógnita a despejar, en primer término, en el problema que se le dió a resolver a la Junta de Transportes marítimos, y que hoy sigue planteado en la pizarra nacional, en los mismos términos en que lo estaba cuando se constituyó este organismo oficial, del que tanto esperábamos en favor de la economía y del bienestar público.

Antonio López Perea.

## LA ACCION DE LOS SUBMARINOS

### Otro barco español torpedeado

Cuatro marineros ahogados.—La tripulación, recogida por un barco sueco.

San Sebastián, 10.—Comunican de Bayona que a doce millas del puerto ha sido echado a pique por un submarino alemán el vapor «Santanderino», perteneciente a la matrícula de Bilbao.

El vapor hundido llevaba cargamento de madera para Pasajes.

Han perecido cuatro marineros. El resto de la tripulación fué recogida por un vapor sueco, que la condujo a San Juan de Luz.

Detalles del torpedeamiento.—Los ahogados.—El salvamento.—Atenciones de los franceses

San Sebastián, 11.—El vapor español «Santanderino», echado a pique por un submarino alemán, iba de Liverpool a Pasajes, para seguir luego a Cuba. A las tres y veinte minutos de la madrugada del sábado, cerca de Ouesant, un submarino le disparó un torpedo, que alcanzó en la hélice; las averías fueron tan grandes, que diez minutos después desaparecía el barco.

De los 40 hombres que componían la tripulación ahogáronse Gregorio Elizgaray, Antonio Porturas, Francisco Ibarra y José Pérez. Los 36 restantes ocuparon una lancha, en la que permanecieron hasta las nueve de la mañana, que les recogió el vapor sueco «Atlanta», en la ruta Newcastle-Bayona.

A bordo del «Atlanta» recibieron los naufragos ropas y alimentos. No pudiendo entrar este barco en Bayona, fué a San Juan de Luz. Al enterarse la tripulación del «Manuel Cámara», allí fondeado, de la llegada de los naufragos españoles, envió botes y les recogió a bordo, colmándoles de atenciones.

La Compañía Midi les concedió pasajes gratis hasta la frontera. En Hendaya les recibió el consignatario de la casa Arrotegui, D. Fernando Salazar, quien regresó con ellos a Pasajes.

El capitán, Sr. Goriño, que mandaba el barco torpedeado, y el resto de la tripulación, se muestran agradecidísimos a las atenciones con ellos tenidas, especialmente por parte de las autoridades y el pueblo francés y nuestro cónsul en Hendaya.

El vapor «Santanderino» pertenecía a la Casa armadora de Bilbao de D. Manuel María Arrotegui. Fué construido en el año 1901, y sus características principales eran 102,10 metros de eslora, 12,19 de manga y 2,97 de puntal.

Tenía 3.346 toneladas y admitía 3.000 de carga máxima.

Se dedicaba al servicio regular mensual de transporte y carga entre Liverpool, la costa Norte de España y la isla de Cuba.

A la misma Compañía que el «Santanderino» pertenecen los vapores «Castaño», «Riojano» y «Madriñeño», que realizan el mismo servicio.

El capitán, que es bilbaíno, se llama don Pablo Gorriño.

El buque procedía de Liverpool, con carga general destinada a la Habana, y venía a Bilbao con 900 toneladas destinadas a España.

## Un Palacio de Bellas Artes para Valencia

Valencia, 11.—Se ha constituido un Comité, formado por José Benlliure, Agrassot, Menant y el presidente del Círculo de Bellas Artes, con una delegación en Madrid, formada por Sorolla, Mariano Benlliure, Muñoz Degrain, los maestros Serrano y Lleó y el señor García Sanchiz, para construir un Palacio de Bellas Artes en Valencia sobre la base de un terreno que ha cedido y una subvención que ha señalado este Ayuntamiento.

Este Comité recibirá subvención del Estado y arbitrará recursos contando con todo Valencia, donde la idea ha sido acogida con entusiasmo.

# LA GUERRA EUROPEA Por mar y por tierra

## En la región de Verdun

Ataque rechazado.—Combates encarnizados.—Duelos de artillería.

París, 11.—En la región de Roye, un reconocimiento alemán ejecutado por un numeroso destacamento fué dispersado por el fuego de fusilería de los franceses antes de que consiguiesen llegar a las alambradas al Norte de Aadesy. En Argonne, la artillería francesa ha causado grandes daños a las organizaciones alemanas al Norte de la Harazée.

Al Oeste del Mosa el bombardeo ha continuado aumentando en intensidad durante todo el día. Hacia Mediodía, los alemanes, desembarcando en la región de Hauscourt y Bethincourt, emprendieron un ataque contra las posiciones francesas al Sur del arroyo de Forges.

A pesar de la violencia de los asaltos, que han costado muy elevadas pérdidas a los alemanes, el conjunto de las líneas francesas no se ha movido. En el frente francés de Mort Homme-Cumieres, los alemanes, después de una intensa preparación de artillería, emprendieron varias tentativas de ataque, que fueron todas contenidas por el fuego de detención de los franceses.

Al Este del Mosa, violento bombardeo en la altura de Polvre. A la caída de la tarde, los alemanes han atacado repetidamente las posiciones francesas del bosque de la Callette. En todas partes fueron rechazados.

En la Woivre, gran actividad de la artillería. La jornada ha transcurrido con tranquilidad relativa en el resto del frente.

En el sector británico.—Ataques en el Mosa.—Combates aéreos.

Berlín, 11.—En los hoyos ocupados al Sur de San Eloy, las tropas alemanas rechazaron fácilmente los intentos que hicieron los enemigos para recuperarlos por medio de ataques ejecutados con granadas de mano.

Han vuelto a tomar mayor incremento en estos últimos días los combates de minas entre el canal de La Basée y Arras.

En la orilla Oeste del Mosa fueron atacados Bethincourt y los puntos de apoyo no menos bien fortificados, llamados de Alsacia y Lorena, al Sudoeste del pueblo. El enemigo trató de eludir el peligro retirándose con precipitación; pero fué atacado por regimientos de Silesia, y dejó en nuestras manos, además de haber sufrido sangrientas bajas, 14 oficiales y unos 700 hombres ilesos. Cogimos también dos cañones y 13 ametralladoras. Al propio tiempo ocupamos posiciones enemigas, bloques y puntos de observación en varios puntos del frente, al Norte de la aldea de Avocourt y al Sur del bosque de los Cuervos. También en estos combates aislados logramos causar grandes daños a los franceses y los cogimos además varios oficiales y 276 hombres.

Al Este del Mosa limpiamos de enemigos un barranco situado al límite Sudoeste de la vertiente de Polvre. Apresamos a cuatro oficiales y 184 hombres y cogimos también material de guerra. Más al Este, y en la Woivre, únicamente se registraron duelos de artillería.

En lucha aérea, derribamos, al Sudoeste de Damloup y Nordeste de Chateau-Salins, respectivamente, dos aviones franceses. Los tripulantes del último perecieron. Cerca de la aldea de Leos y en el bosque de Callette observamos que cayó en cada uno de esos lugares otro avión enemigo.

## La evacuación de Bethincourt.

París, 11.—Según las informaciones de esta mañana sobre la evacuación de Bethincourt, ésta ha sido absolutamente voluntaria, como lo dice el comunicado del Alto mando, por considerarse, después de numerosos días, el saliente como insostenible, y, por tanto, necesario retirarse de aquel punto.

Se confirma que la jornada ha sido buena, y que nos sostenemos en todas partes sólidamente.

Por último, se insiste sobre las pérdidas muy considerables que han sufrido los alemanes.

Según el total que da *Le Petit Parisien*, los alemanes, en los tres ataques que dieron, pusieron en juego dos Cuerpos de ejército.

## Las operaciones

### en Austria

Próxima ofensiva austriaca.

Roma, 11.—Según informes particulares recibidos en esta capital, el Estado Mayor austro-húngaro se propone iniciar amplia ofensiva en toda la zona de combate italiana.

Desde la frontera rumana marchan al frente italiano natidas fuerzas austro-húngaras, seguidas de numerosos convoyes de víveres y material.

Los aviadores italianos tratan de dificultar la marcha de esos convoyes y de los trenes militares, a los que atacan sin tregua.

Donde con más brío atacarán los austro-húngaros será desde el Isonzo hacia el Trentino y el valle de Sugaia.

Los italianos adoptan las oportunas medidas para hacer frente al próximo ataque.

Bombardeo de Cormous.—Ataque aéreo.

Roma, 11.—En el Isonzo, la artillería ene-

miga disparó contra la estación de Cormous y las viviendas contiguas, sin causar víctimas ni daños.

La última noche, uno de nuestros dirigibles voló sobre el sector fortificado de Riva y arrojó 40 granadas contra los depósitos ferroviarios y los edificios militares. Pudo observarse claramente la acción eficaz del bombardeo. La aeronave, a pesar del intenso fuego de artillería y fusilería a que fué sometida, regresó indemne a nuestras líneas.

## Las operaciones en Rusia

### Duelos de artillería.

Petrogrado, 10.—El enemigo bombardeó el pueblo de Iblock, en el sector de Riga.

En la región de Jacobstad, violento fuego de artillería.

En la región de Dunaburgo los alemanes volaron una contramina cerca de nuestros trabajos de zapa.

En la región enfrente de Postawy y al Norte del lago de Narocz, violento duelo de artillería. Después del bombardeo los alemanes intentaron aproximarse a nuestras trincheras, de donde fueron rechazados.

En el resto del frente no ha ocurrido nada importante.

## ¿Nuevas complicaciones?

Los alemanes habían de un ultimátum inglés.

Berlín, 11.—La *Neue Zuercher Zeitung* publica un telegrama de Amsterdam en el cual se asegura que el Gobierno holandés tiene referencias de un ultimátum inglés, en el que se pedirá un bloqueo especial contra Alemania, que habrá de entrar pronto en vigor.

El despacho añade que Holanda rechazará seguramente esta petición.

Alarma en Holanda.—El ejército, aparecido.

El periódico *Mandelsblat*, de Amsterdam, dice en un artículo comentando los rumores de una posible agresión contra Holanda:

«La situación internacional es tal, que todo el Ejército holandés debe estar dispuesto a hacer frente a un enemigo. Aunque hasta ahora no tenemos noticias de la clase de de astros que pueden amenazarnos, es lo cierto que corren rumores relativos a intenciones inexplicables de una expedición a la isla de Waleheren.

Estos rumores son de origen oficial alemán, y las autoridades de Amsterdam los han recibido de La Haya, y nos preguntamos si existe alguna relación entre las medidas militares tomadas por nuestro Gobierno y la opinión de las más elevadas autoridades alemanas, según las cuales debemos esperar un desembarco británico en Zelandia. No debemos ni queremos pensar si existe esta relación, pero hay algo cierto: el temor de un peligro que nadie comprende, pero en el que todos creen, incluso el Gobierno, y que distrae nuestra atención de los humillamientos del «Tubantia» y del «Palembang» y de la guerra submarina en el mar del Norte.»

### Pasa la alarma.

Londres, 14.—Telegrafían de Amsterdam que el servicio que había sido enorgado en todas las estaciones holandesas durante las jornadas críticas de la semana pasada ha sido suspendido.

Únicamente continúan en las grandes estaciones y las de los empalmes más importantes.

### El empleo de buques refugiados.

Londres, 11.—Sir Robert Cecil, subsecretario de Negocios extranjeros, contestando a una pregunta formulada en la Cámara de los Comunes, ha declarado que el Gobierno británico cree que el empleo de buques enemigos anclados en puertos neutrales es una cuestión que debe ser resuelta en primer lugar por los propios neutrales. Y agregó:

«Determinándose a tomar una decisión respecto de esta cuestión, los Gobiernos neutrales deducirán sin ninguna duda que la destrucción de buques mercantes por el enemigo, al disminuir el tonelaje universal, altera lo mismo sus transacciones que las de los beligerantes. Cualquier proposición de los neutrales que tenga por objeto asegurar la conservación de buques enemigos que puedan necesitar será estudiada con preferente atención por nuestra parte.»

### Otros tres barcos torpedeados.

Londres, 11.—Han sido torpedeados, sin previo aviso, los vapores ingleses «Siksworth», «Glennalmond» y «Yonne». Tres tripulantes del primero se han ahogado.

### El hundimiento del «Caledonia».

París, 11.—Un barco inglés ha llevado a Marsella la tripulación del vapor danés «Caledonia», torpedeado en el Mediterráneo por un submarino alemán.

Los naufragos cuentan que el submarino surgió de improviso, y, pre-cindiendo del pabellón danés que ostentaba el «Caledonia», ordenó a la tripulación que abandonase el buque en el plazo de media hora.

Veintidós tripulantes y el capitán se coloca-

ron en varios botes, en tanto que el submarino volaba el barco.

Durante la noche los naufragos fueron recogidos por un vapor inglés, que les prestó sus auxilios.

### El torpedeo del «Sussex».

El corresponsal en Berlín de la *Associated Presse*, de Nueva York, dice que sabe de buen origen que el Gobierno alemán ha terminado la información referente al torpedeo del «Sussex», y se halla en condiciones de declarar que Alemania no es responsable del ataque a dicho barco, y que el «Sussex» no ha sido tocado por ningún torpedeo alemán.

El corresponsal en Nueva York del *Daily Mail* agrega que el Gobierno americano no ha recibido aún oficialmente esta noticia del Gobierno alemán.

### La reglamentación de los fletes.

París, 11.—Se sabe que con motivo del alza de los fletes, y para ordenar los elementos de potencia económica y marítima de que disponen los aliados, se ha instituido en el Ministerio de Marina un Comité de transportes marítimos, por decreto del 29 de Febrero último.

Este Comité tiene, entre otras atribuciones, la de vigilar e inspeccionar las exportaciones y los fletes de vuelta, y mejorar el rendimiento de los medios de transporte.

Con este objeto se acaba de hacer un reglamento (decreto e instrucción ministerial del 4 de Abril), en el que se prohíbe a los barcos mercantes franceses:

Primero. Los viajes de un puerto extranjero con rumbo a otro puerto extranjero; y

Segundo. Los viajes que, zarpando de Francia, no sean de utilidad para el abastecimiento del país.

Las excepciones a estas prohibiciones sólo podrán ser concedidas por el ministro, y los barcos correos y los que prestan servicio con Argelia, Túnez y Marruecos continuarán navegando sin nuevas modificaciones.

El fin que se persigue con dicha reglamentación es el de utilizar todos los barcos franceses según las necesidades del país, sin que jamás se les estorbe en esta tarea con transportes a puertos extranjeros, o para el extranjero, o para viajes que no se refieran al abastecimiento de la nación.

## RUSIA Y TURQUÍA

### La situación en Trebizonda

Un telegrama de Londres comunica que los rusos han sido sorprendidos desagradablemente con la noticia de la reaparición del «Breslau» en aguas del mar Negro.

Este hecho explica que se haya notado, al Este de Trebizonda, la presencia de regimientos que antes se encontraban en la península de Gallipoli y que seguramente no han hecho el viaje por tierra. Hay también para explicar esto una razón, que es la de la falta de carbón, hasta tal punto, que los trenes circulan muy difícilmente hasta Angora o a Sivas.

Esta es una de las consecuencias de la labor de las patrullas que los rusos enviaron a la línea de la costa, y que han destruido frecuentemente la producción de carbones de Zungulak, de suerte que la Compañía de Caminos de Hierro apenas tiene bastante carbón para hacer marchar a los trenes afectos al servicio de Intendencia.

Parece, pues, evidente que los turcos se ven obligados a enviar sus tropas por mar a Constantinopla, y las envían en el «Breslau».

El ejército turco que defiende Trebizonda se compone seguramente de más de tres divisiones, de las cuales una por lo menos ha llegado por la vía marítima. En los tres primeros meses del corriente año, las patrullas rusas han echado a pique cerca de 300 buques costeros pertenecientes a los turcos, entre ellos dos «steamers». Pero por dos veces la vigilancia de los rusos se ha suspendido durante unos quince días cada vez, a consecuencia de las operaciones navales dirigidas contra la costa de Bulgaria, y de la concentración necesaria para asegurar el buen éxito del desembarco en Atina y de la toma de este punto.

La flota rusa del mar Negro ha experimentado también las molestias consiguientes a la actividad de los submarinos alemanes, y ha sufrido más de un accidente en los campos de minas.

Los rusos están a 30 kilómetros de Trebizonda, y el comunicado último dice que la derecha rusa que se encuentra cerca del mar ha sido bombardeada por el «Breslau».

De todos modos, los rusos no han cedido terreno para estas operaciones, y en el centro se han apoderado de una parte de las posiciones atrincheradas de los turcos.

Se cree aquí que la intervención de «Breslau» ha sido de corta duración, y que este barco se ha retirado en seguida del combate. Como está a cerca de 970 kilómetros del Bósforo, que es el puerto más próximo en que puede hallar refugio, mientras que la base naval de los rusos, que a tá en Sebastopol, no está a más de 320 kilómetros de distancia de Sinope, el punto más cercano de la costa de la Anatolia, se tiene la firme esperanza de que las próximas noticias que se reciban sobre esta situación serán más satisfactorias.

## GASTOS DE GUERRA

### Los presupuestos ingleses

Discurso de Mr. Mackenna.

En la Cámara de los Comunes, Mr. Mackenna, ministro de Hacienda, ha presentado, según dijimos, el proyecto de Presupuesto para el ejercicio 1916-1917. El total de los gastos que previene este proyecto se eleva a 45.637 millones de francos.

Mr. Mackenna manifestó que había establecido su Presupuesto como si la guerra hubiera de durar hasta fines de Marzo de 1917.

Expuso que en el ejercicio anterior los gastos totales fueron de 38 975 millones de francos, o sea 775 millones menos de lo que se había previsto.

La ayuda financiera prestada a los aliados fué de 7 782.500.000 francos.

Los ingresos se elevaron a 8.425 millones, o sea 800 millones menos de lo calculado.

El déficit de 30.550 millones se cubrió en la siguiente forma: 15.000 millones por el empréstito de guerra; 3.850 millones por la venta de obligaciones; 1.250 millones por el empréstito anglo-francés, y el resto por la emisión de bonos del Tesoro.

La deuda total inglesa a fines de Marzo de 1916 era de 53 500 millones de francos.

El ministro de Hacienda, después de insistir sobre la necesidad de hacer economías durante el próximo año financiero, dió a conocer los cálculos hechos para dicho período.

Los gastos previstos son: 28.750 millones para el servicio de la guerra, 11.250 millones para hacer adelantos a los aliados y a las colonias.

Añadiendo a esto los gastos de otros servicios, el total previsto es de 45.637.500.000 francos.

Los ingresos generales calculados para el ejercicio 1916-17 ascienden a 12.725 millones de francos.

Hay que prever, por tanto, un déficit de 33.075 millones.

Para asegurar el ingreso de los 12.725 millones serán necesarios nuevos impuestos. Se aumentará lo establecido sobre la renta, gradualmente, hasta cinco chelines por libra, o sea un 25 por 100.

El impuesto sobre pequeñas rentas sufrirá un aumento ínfimo.

La escala variará, según que los ingresos provengan del trabajo o de fortuna adquirida.

La tarifa máxima de cinco chelines por libra se aplicará solamente cuando los ingresos producidos por el trabajo excedan de 62.500 francos, o cuando la renta debida a fortuna adquirida pase de 50.000 francos.

No se proyecta ningún cambio en el recargo del impuesto sobre las rentas. Sáese que este recargo alcanza sólo a un número muy limitado de grandes fortunas.

El aumento del impuesto sobre los ingresos producirá 43 1/2 millones de libras esterlinas.

Mr. Mackenna propuso nuevos impuestos sobre los billetes de teatros y cinematógrafos, partidos de *foot-ball* y carreras de caballos. Se establecerán, además, derechos adicionales sobre el azúcar, el cacao, la achicoria, el café, las cereales y las aguas minerales no naturales.

Mr. Mackenna hizo notar que la potencialidad y desarrollo del comercio inglés están demostrados por la importancia de los ingresos del Tesoro.

«Los acreedores de Inglaterra—añadió—pueden estar tranquilos. Su dinero no corre riesgo alguno.

Inglaterra no toma jamás a préstamo ni una libra, sin constituir antes la reserva necesaria para el pago del interés del empréstito y su amortización.

La deuda nacional a fines del ejercicio de 1917, excluyendo los 800 millones de libras adelantados a los aliados y a las colonias, alcanzará la cifra de 2.640 millones de libras, y el total de las obligaciones que de ella resulten será de 145 millones de libras.

El total de gastos será de 338 millones de libras, y el total de ingresos está calculado en 500 millones de libras; pero como 86 millones provienen del excedente de los impuestos sobre los beneficios de guerra, nuestros ingresos permanentes no son, pues, más que de 423 millones de libras, lo que nos proporciona un superávit de 85 millones de libras.»

## CENTRO MILITAR

### Curso de estudios militares

Ante una numerosa y selecta concurrencia dió su tercera conferencia sobre «Los submarinos actuales y su importancia en la defensa de las costas» el ilustrado ingeniero naval D. José Luzar Rodríguez, antiguo ingeniero de la casa Schwartzkopf, de Berlín, agregado a los astilleros de Kiel y alumno que fué de la Escuela Politécnica de Bruselas.

Habló del espacio habitable, de la distribución del espacio reservado al personal a bordo de un sumergible, del kiosco o torre del comandante y de las demás dependencias. Se ocupó asimismo del problema de la ventilación, regenerando el aire en el interior del buque en las inmersiones prolongadas; absorción del ácido carbónico y del vapor de agua; de la dosificación y reposición del oxígeno por medio de la oxilita; de la intercomunicación del

personal y transmisión de las órdenes a bordo durante la inmersión, refiriendo con interesante amenidad los detalles curiosos de la vida en un submarino y de las impresiones de a bordo.

Explicó el armamento de los submarinos, describiendo el torpedo, su curiosa historia, los sistemas diversos y entre ellos el Whitehead de la Marina inglesa y el Schwartzkopf de la Marina alemana; habló del giroscopio, de los tubos lanzatorpedos y de las ventajas e inconvenientes de cada sistema.

De todos ellos presentó interesantes proyecciones, y al terminar su notable conferencia fué muy aplaudido.

## NOTICIAS DE TEATROS

### Español.

El jueves, a las diez de la noche, beneficio de Leovigildo Ruiz Tatay, con el estreno del drama histórico, en tres actos y en verso, original de D. José María de Ortega y Morejón, *El protector de Inglaterra*, con el siguiente reparto: Isabel Claypole, Carmen Cobeña; Lady Fleewood, Carmen Jiménez; Lady Cromwell, Joaquina del Pino; Oliverio Cromwell, Ruiz Tatay; Lord Hervet, Alfonso Muñoz; Lord Carlos Fleewood, Federico González; Thurlow, Constante Viñas; Blustrade, José Trescol; Walter, Andrés Babe Botana.

También se estrenará el entremés de D. Pedro Muñoz Seca, *Los que fueron*, con el siguiente reparto: Benítez, Leovigildo Ruiz Tatay; González, Alfonso Muñoz; Enrique, Rafael Labra; Juan, Andrés Babe Botana.

### Apolo.

Pasado mañana jueves, 23 vermouth de gran moda, a las seis de la tarde, en sección doble, se representará la popular ópera de L. Pasual Frutos y el maestro Pablo Luna Molinas de viento, y la zarzuela nueva *Zhnta*.

### Estalva.

Mañana, miércoles de moda, a las seis y media de la tarde, la ópera de gran éxito *El capricho de las damas*, y a las diez y media de la noche el divertidísimo vodevil en tres actos *La modista de mi mujer*, cuyos pintorescos incidentes y extraordinarios juegos de transformación tanto efecto causan en el público.

El jueves, a las seis y media, se verificará el estreno de *Los trovadores*.

Para estas funciones se de pabon billetes en Contaduría a las horas de costumbre.

## Información de Marina

Se promueve a sus inmediatos empleos al auxiliar segundo del Cuerpo de Auxiliares de Oficinas de Marina D. Dulcino Haro Pérez, al auxiliar tercero D. Francisco Formoso Fernández y al escribiente de segunda clase don Eduardo Beltrán Gómez.

Se concede a D. Ramón Gómez Torner la cruz de primera el se del Mérito Naval, con distintivo rojo, sin pensión, como recompensa al mérito contraído en el incendio ocurrido a bordo del vapor español «Balmes», y la de plata de la misma Orden y distintivo, también sin pensión, a los radiotelegrafistas D. Inocencio Villalba y D. Carmelo Guerrero.

Se anuncia concurso y pliego de bases para contratar el suministro del material y obras necesarias para la habilitación del polígono de Torregorda, en Cádiz.

El concurso se celebrará el 10 de Junio próximo.

Se concede licencia, por enfermo, al primer maquinista D. Miguel Hernández y Parcedes.

Se concede prórroga a la que disfruta, por enfermo, al primer contra maestre D. Emilio Precedo.

Se concede abono de tiempo al tercer maquinista D. Juan Lamas.

Se destina al Apostadero de Cádiz al tercer maquinista D. Antonio Casal.

## INFORMACION DE GUERRA

### Caja Central.

Se nombra jefe de la Caja Central al coronel de Infantería D. Hilarión Martínez Santos.

### Sección de ajustes.

Se destina en comisión a la Sección de ajustes al coronel de Infantería D. José Iglesias Sepiña.

### Destinos.

Mañana se publicará una propuesta de destinos de jefes y oficiales de Veterinaria. Cambian entre sí de destino los veterinarios mayores D. Enrique Usue y D. Víctor Alonso Hernández.

Se destina al grupo de Caballería de Larache al profesor tercero de Equitación D. José Alvarez Sánchez.

### Supernumerario.

Pasa a esta situación el profesor segundo de Equitación D. Antonio Cañero.

### Vuelta a activo.

Se le concede al teniente coronel de Estado Mayor D. Emilio Figueras.

### Matrimonio.

Se concede Real licencia para contraer al veterinario primero D. Rainerio García de Blas.

UNA REAL ORDEN
En favor de los emigrantes

Se ha dictado por el ministerio de Fomento la siguiente real orden:
«Excmo Sr.: Ante las denuncias formuladas por los inspectores de emigración al Consejo Superior que tan dignamente preside sobre repetidos abusos de que vicia siendo objeto de los primeros, forzados a permanecer y consumir en el puerto sus limitados recursos mientras sale otro buque; odiosa práctica que brinda margen a la corruptela de reservar pasaje a personas carentes de las condiciones legales para emigrar.

«Pero como por otra parte no se debe estorbar la previsora iniciativa de los que anticipadamente quieren asegurarse su conducción, obligado es protegerles contra las artimañas explotadoras de ganchos y agentes clandestinos acaparadores de las plazas disponibles en cada barco.

A fin de corregir los abusos mencionados, S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con la propuesta de la Sección primera del Consejo Superior de Emigración, aprobada por el Pleno, ha tenido a bien disponer:

1.º En todas las Casas consistoriales existirá para los embarques en cada buque una lista de las personas para quienes se haya solicitado dicho embarque, en la que se extenderá por riguroso orden de prelación los nombres y apellidos de los emigrantes que hayan hecho la mencionada solicitud por escrito, telegrama o teléfono, si se encontrase fuera del puerto al hacerla, o de palabra mediante la exhibición de la papeleta de «puede expedirse el billete», si el emigrante se encontrase ya en el puerto de embarque. El papel en que habrá de hacerse esta lista estará sellado con el de la Inspección, indicándose el buque para el cual corresponde.

2.º No podrán reservarse plazas sino las pedidas en la forma expresada.

3.º Los consignatarios enviarán diariamente a la Inspección copia de la lista de peticiones de reserva de plazas, y las peticiones originales, ya sean cartas, telegramas o telefonemas, las cuales peticiones devolverá la Inspección, después de haberlas sellado, a los consignatarios.

Una vez completo, bien por los pasajes nominativamente solicitados o por los billetes expedidos, el número de pasajes que el consignatario haya anunciado o comunicado a la Inspección como disponible en aquel puerto para determinado buque, seguirá inscribiendo en la lista con el carácter de «en expectativa de pasaje» a todos los emigrantes que soliciten o para quienes se solicite nominativamente en la forma prescrita, bien desde fuera del puerto o bien con la papeleta de la Inspección, y estos emigrantes tendrán lugar preferente para cubrir por el orden de inscripción las plazas que queden disponibles, bien por no haber sacado billete en el tiempo que se fija a continuación, los que tenían plaza, bien por haber sido rechazados por las Inspecciones por no reunir las condiciones legales para emigrar, bien por existir un aumento de plazas disponibles en aquel buque. Todas las inscripciones que se hagan en estas listas guardarán también riguroso orden cronológico de peticiones. Los billetes de pasaje reservados no podrán entregarse más que a las personas cuyos nombres aparecen inscritos en las listas referidas, una vez

que posean y exhiban la correspondiente papeleta de la Inspección.

4.º Todas aquellas personas a quienes se les hubiere reservado pasaje y que cuarenta y ocho horas antes de la fijada para la salida del buque no hubieran recogido su billete o afianzado su importe, se considerarán decaídas de su derecho, y, por tanto, se irá expidiendo el pasaje a los que ocupan lugar preferente entre los inscriptos en expectativa de plaza.

5.º Los consignatarios estarán obligados a comunicar a la Inspección el número de plazas disponibles para cada buque en el respectivo puerto, así como la ampliación de las mismas, tan pronto como de ello tengan conocimiento.

6.º En las listas de peticiones de billetes se anotará a continuación del nombre y apellido del solicitante el número del billete tan pronto como le sea expedido.

7.º La infracción de estas disposiciones será castigada con multas de 50 a 500 pesetas, tramitándose los expedientes con arreglo a lo preceptuado en la Instrucción de multas.

8.º A estas inspecciones se les dará la mayor publicidad posible, a fin de que conozcan los emigrantes la conveniencia de solicitar directamente de las Casas consistoriales el pasaje para el buque en que deseen embarcar, y de estar en comunicación con la Inspección del puerto, ante la que deberá formular cuantas consultas, quejas y reclamaciones estimen oportunas.

De Real orden le digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos. Madrid, 6 de Abril de 1916.—Salvador.

Señor presidente del Consejo Superior de Emigración.»

La ley de Condona condicional

El Rey ha firmado el siguiente decreto del ministerio de Gracia y Justicia:
«Aclarando el sentido de la ley de Condona condicional en el sentido de que las tres cuartas partes de condena extinguidas que requiere el artículo primero de la indicada ley, deberán haberse cumplido por el penado bajo un régimen disciplinario apto para comprobar diariamente su conducta, y que a los efectos de la obtención de libertad condicional no se computará a ningún penado el tiempo dispensado de extinguirse en el régimen que se preceptúa en virtud del indulto, a no ser los indultos otorgados a propuesta del tribunal sentenciador, conforme al artículo segundo del Código penal.»

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

El jefe del Gobierno despachó esta mañana, como de costumbre, con S. M. el Rey, informándole al Monarca de todos los últimos datos que se tenían de las elecciones y de los asuntos exteriores.
Después se trasladó el conde de Romanones a su despacho del ministerio de Estado, donde recibió a los periodistas, a quienes manifestó igualmente que al Rey, que el Sr. Alba le había comunicado ya el resultado total de las elecciones, excepto de aquellos pueblos que por estar más alejados de la cabeza de distrito no tienen gran facilidad para las comunicaciones.
De todos esos datos damos cuenta aparte.
Después se ocupó el presidente del torpedeamiento de otro vapor español, el «Santanderino».
Acercas de esto el conde de Romanones de-

claró que tenía un telegrama de nuestro cónsul en Hendaya diciéndole que dicho buque había sido hundido, pereciendo cuatro tripulantes del mismo.

El telegrama a que nos referimos lo recibió anoche a las once.

El hecho de que da cuenta nuestro cónsul, y al que se refieren también los extensos informes particulares de Prensa, decía el conde de Romanones que hay que comprobarlo, pudiendo adelantarse que desde el instante mismo en que recibió la noticia no se ocupa de otra cosa.

Como nuestro cónsul le anuncia que envía los pormenores por correo, le ha teleografiado el jefe del Gobierno pidiéndole la remisión por telégrafo de cuantos antecedentes posea, incluso la declaración de los supervivientes que es de suponer que la haya tomado.

El hecho es tan absurdo, que no puede admitirse hasta tanto se tenga una comprobación absoluta.

Como antes apuntamos, el conde de Romanones no se ocupa de otra cosa desde que recibió el telegrama, y dice que la prudencia exige, en un asunto tan delicado como éste, marchar con paso firme. Supone que en el día de hoy podrá tener toda clase de detalles.

Parece que el candidato republicano triunfante en Valencia, D. Aniceto Lorente, tiene el propósito de renunciar a su acta para que el Sr. Soriano pueda presentarse a la lucha en aquella capital.

Entre el elemento republicano de Madrid ha sido acogida esa noticia con gran satisfacción.

El ministro de Hacienda continúa recibiendo reclamaciones acerca de la exportación en general.

Ha tenido la visita de una Comisión, que fué a hablarle de extremos relacionados con la exportación de las carnes.

Preocupa al Sr. Villanueva la cuestión del papel.
En la actualidad es objeto de estudio por parte suya lo que ocurre con la cebada, artículo que continúa exportándose en proporción grande, a pesar de haber sido recargados los derechos de salida.

Es probable que el Sr. Villanueva lleve a Consejo una propuesta prohibiendo en absoluto la exportación de la cebada.

DE PALACIO

S. M. el Rey ha tenido parte de la audiencia militar que el día anterior no pudo recibir.

El alcalde de Madrid y el conde de Santa Engracia conversaron detenidamente con el Monarca.

Además recibió en audiencia al duque de Bivona, al marqués de Someruelos y a D. Manuel Foronda.

El Sr. Benlure cumplimentó a las dos Reinas, dándoles gracias por haber honrado su estudio recientemente.

S. M. la Reina doña María Cristina recibió en audiencia a la condesa de Romanones y a la duquesa de Pastrana.

Estuvo en Palacio la superiora de las Religiosas Terciarias de San Francisco de Asís y de la Inmaculada Concepción, a dar gracias por haberse confiado a su Congregación la asistencia de los asilados del Colegio de Sordomudos.

S. A. la Infanta doña Beatriz ha salido a la calle por vez primera desde su quebrante de salud.

Su primera visita fué para SS. MM.

S. M. la Reina doña María Cristina visitará, a las tres de la tarde, el nuevo edificio del Colegio de Santa Cristina, construido a sus expensas.

El jueves se celebrarán en la Capilla Real exequias de aniversario por el eterno desanso de SS. MM. doña Isabel II y D. Francisco de Asís.

El jueves presentará S. M. el Rey el partido de foot-ball en el Athletic Club.

El Domingo de Ramos habrá en Palacio capilla pública.

S. M. el Rey marchará a Moratalla el Sábado de Gloria. Estará de regreso en Madrid a fin del presente mes.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 8, Día 10. Includes entries for 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 5 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro 4%, Ayuntamientos de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles, and Cambios sobre el Extranjero.

Espectáculos para hoy

- ESPAÑOL.—A las 6, Buen maestro es amor y La Remolino
A las 10, Cabrera que tira al monte...
PRINCESA.—A las 6, Campo de armiño.
COMEDIA.—A las 10, El infierno.
A las 6, cinematógrafo.
LARA.—A las 6, La desconocida.
A las 10 1/2, El tenor.
CERVANTES.—Compañía Simó Raso.—
A las 6 1/2, La frescura de Lafuente.
A las 10 1/2, La bendición de Dios.
INFANTA ISABEL.—A las 6, La culpa ajena y Jhon Peres.
A las 10 1/2, Herida de muerte y Los gaberles.
APOLO.—A las 6, Maruxa
A las 10 1/4, Zhinta y La patria de Cervante
ZARZUELA.—A las 6, Los cuáqueros.
A las 10 1/4, Las alegres chloas de Berlín.
ESLAVA.—A las 6, La modista de mi mujer.
A las 10 1/2, La modista de mi mujer.
COMICO.—A las 10, Miss Cañamón.
A las 6, Miss Cañamón.
NOVEDADES.—A las 6, El gitanillo.
A las 7 1/4, La granja de los amores.
A las 9 1/4, El barbero de Sevilla.
A las 10 1/4, La reina juguete.
A las 11 3/4, Los dos fenómenos.
COLISEO IMPERIAL.—A las 5 1/2, Correo de gabinete.
A las 6 1/2, El gran taconito.
A las 9 1/2, La cueva
A las 10 1/2, Ley de honor.
ALVAREZ QUINTERO.—A las 7, Buena vara, Dorita y Silverdi, ¿Moreno? y Emilia Benito.
A las 2 1/2, El último capítulo, Dorita y Silver di, ¿Moreno? y Emilia Benito.
GRAN TEATRO.—(palacio del cinematógrafo).—Sección continua de 5 1/2 a 1. Éxito grandiosos.
ROMEA.—Cinema y varités.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4, Grandes éxitos.
CINEMA X.—Sección continua de 5 1/2 a una. Grandes éxitos.
MARTIN.—Sección continua de cinematógrafo. Éxitos verdaderos.
ROYALTY.—Sección continua de 5 a una. Éxitos grandiosos.
CINEMA ESPAÑA.—(Paseo de San Vicente). Sección continua de 4 a 12 1/2. Grandes éxitos. Entrada general, 10 céntimos.
PRÍNCIPE ALFONSO.—Sección continua de cinco a una. Verdaderos éxitos.
TRIANON PALACE.—Cinematógrafo de moda. Éxitos sensacionales.—Butaca 0,40.
BENAVENTE.—Sección de variedades de seis a doce y media. Éxitos verdaderos.
GRAN VIA.—Sección continua de cuatro a una. Éxitos enormes.
SALÓN DORÉ.—Sección continua de cinematógrafo. Grandes estrenos.
PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo. Grandiosos éxitos.
CINE DE LA GALLE DE LA FLOR.—Sección continua de cinematógrafo.—Éxitos verdaderos.
IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

(Folleto núm. 89.)

CRIMEN Y CASTIGO

POR F. DOSTOIEVSKY

(CONTINUACIÓN)

Svidrigailoff se aproximó a ellos.
—Señor Raskolnikoff, desearía decirle a usted dos palabras.
Lebeziatnikoff se retiró discretamente. Sin embargo, Svidrigailoff creyó conveniente llevar a un rincón a Raskolnikoff, a quien preocupaban aquellas precauciones.
—Del entierro y de lo demás, yo me encargo. Ya sabe usted que todo esto cuesta dinero, y como ya le he dicho, el que tengo no me sirve para nada. A esta Poletchka y a estos dos pequeños los haré entrar en un colegio de huérfanos, en donde estarán bien, y entregaré una suma de mil quinientos rublos en nombre de cada uno de ellos, hasta su mayor

edad, parr que Sonia no tenga que ocuparse de sus hermanos. En cuanto a esa joven, la retiraré del cenagal en que se halla, porque es una excelente muchacha, ¿no es verdad? Bueno, puede usted decir a Advoña qué empleo he hecho de su dinero.

—¿Por qué es usted tan generoso?—preguntó Raskolnikoff.

—¿Qué escéptico es usted!—dijo Svidrigailoff—. Le dije que no necesitaba ese dinero. Pues bien: lo hago por humanidad. Al fin y al cabo—añadió señalando al rincón en que reposaba la muerta—, esta mujer no es un gusano, como cierta vieja usurera. ¿Conviene usted en que sería mejor que muriese ella y que Lujin viviese para cometer infamias? Sin mi ayuda, Poletchka sería condenada a la misma existencia que su hermana.

Su tono, alegremente malicioso, estaba lleno de retenciones, y cuando hablaba no apartaba los ojos de Raskolnikoff.

Este último palidísimo, y empezó a temblar al oír las expresiones casi textuales que él mismo había empleado en su conversación con Sonia. Así es que se echó bruscamente hacia atrás, y miró a Svidrigailoff con expresión de asombro.

—¿Cómo sabe usted eso?—balbuceó.

—Porque habito aquí, del otro lado de la pared, en casa de la señora Roslich, mi antigua patrona; soy vecino de Sonia.

—¿Usted?
—Yo—continuó Svidrigailoff, que se refa a mandibula batiente—. Y le doy mi palabra, querido señor Raskolnikoff, de que me ha interesado usted extraordinariamente. Ya le dije que nos encontraríamos. Tenía el presentimiento de ello. Pues bien: ya nos hemos encontrado, y usted verá qué hombre soy de tan buena conformidad. Ya verá usted cómo se puede tratar conmigo.

XIV

La situación de Raskolnikoff era muy extraña: cierta especie de niebla le envolvía y aislaba del resto de los hombres. Cuando se acordaba de esta época de su vida, adivinaba que debía haber perdido muchas veces la conciencia de sí mismo, y que tal estado de ánimo debió de prolongarse y durar hasta la catástrofe definitiva. Algunas veces se sentía dominado por un temor enfermizo que degeneraba en terror pánico; pero se acordaba también de que había tenido horas, y acaso días, durante los cuales estuvo sumido en una apatía triste.

Tenía mucho miedo a Svidrigailoff. Desde que éste le había pronunciado las palabras dichas en el cuarto de Sonia, los pensamientos de Raskolnikoff tomaron una dirección nueva.

Un día que fué a pasearse por las afueras, se fi-

guró que había dado oído a Svidrigailoff en aquel paraje. Otra vez, al despertarse antes de la aurora, se quedó muy asombrado al verse tendido en el suelo, en medio de un soto. Durante los dos o tres días que siguieron a la muerte de Catalina, Raskolnikoff encontró dos veces a Svidrigailoff, primero en la habitación de Sonia, y después en el vestíbulo, al lado de la escalera de la casa de la joven.

En ambas circunstancias los dos hombres se limitaron a cambiar algunas palabras muy breves.

En el último encuentro, Svidrigailoff contó a Raskolnikoff que sus gestiones en favor de Catalina Ivanovna habían tenido éxito; los tres niños estaban en buenos asilos. Los mil quinientos rublos puestos a nombre de ellos no habían contribuido poco a este resultado, porque se admitía con mucho más gusto a los huérfanos que poseían un capitalito. Añadió algunas palabras a propósito de Sonia, prometió pasar uno de aquellos días por casa de Raskolnikoff, y dió a entender que existían ciertos asuntos de los cuales tenía que hablar con él. Mientras hablaba Svidrigailoff, no cesaba de observar a su interlocutor. De repente se calló; pero después preguntó bajando la voz:

—Pero ¿qué le pasa a usted, señor Raskolnikoff? Parece que está usted distraído. No escucha, no

(Continuará.)

# 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 Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartal, 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 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 Hombro, 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 mañanas, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

## Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 22, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, ante 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., matalladerías y municiones.—Fábrica que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-Inarke (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábrica de cañones, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, matalladerías y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y matalladerías, 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 matalladerías de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Barford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Ekmanala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-In-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos; «Coronel Bolognesi», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Bartolomeo», buque de combate de primera clase, de 10.200 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 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Liberator», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», buque de primera clase, de 12.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinele» y «Ski number» buques 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», buque de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogues» buque de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», buque protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrite», buque protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nobe», buque 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 1875 hasta la fecha, se ha construido 70 buques de distintas clases.

## Colegio del Cardenal Cisneros

Incorporado al Instituto de San Isidro. Costanilla de Santiago, 6, 1.

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

El mejor elogio que puede hacerse del resultado que se obtiene en este Colegio es publicar la relación de las calificaciones obtenidas por sus alumnos en los exámenes oficiales del último curso, de 1914 á 1915, que fué el siguiente:

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
37	161	89	29	Ninguno	279

## Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco

Preparación completa, a cargo: Tenientes coronel, M. Peralta y Ortega; Comandante, Sánchez Pacheco; Capitanes, Castillo, Berzosa y Martínez, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.

INTERNADO

ARENAL, 24

## Santa Teresa de Jesús

COLEGIO DE SENORITAS

Educación completa y esmerada.—Laboriosas y útiles y de adorno.—Trabajos manuales.—Dibujo.—Clases especiales después de las cinco de la tarde.—Preparación para maestras y repaso de asignaturas

Calle del León, 27

MADRID

## VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

# Pinillos, Izquierdo y C., 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, Tetuán, 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.

### SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

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

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

### LINEA DE BUENOS AIRES

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

### LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

Servicio mensual: saliendo de Génova el 21; 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, Sabánilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, Cumaná, Carúpano, Trinidad y puertos del Pacífico.

### LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz y Cartagena, para salir de Barcelona cada cuatro viernes, ó sea: 7 Enero, 4 Febrero, 3 y 31 Marzo, 28 Abril, 26 Mayo, 23 Junio, 21 Julio, 18 Agosto, 15 Septiembre,

13 Octubre, 10 Noviembre y 8 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, Ho Ho y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 25 Enero, 22 Febrero, 21 Marzo, 18 Abril, 16 Mayo, 13 Junio, 11 Julio, 8 Agosto, 5 Septiembre, 3 y 31 Octubre, 28 Noviembre y 26 Diciembre, para Singapore y demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

### 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 Africa.

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

### LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 12, de Gijón el 13, Coruña el 14, de Vigo el 15, de Lisboa el 16 y de Cádiz el 19, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 12 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.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

# Laboratorio Químico y Farmacéutico del Dr. E. Villegas, de Córdoba

## ALGUNAS ESPECIALIDADES DE DICHO AUTOR

JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA.—Cura todos los afectos bronquiales, notándose alivio desde la primera cocharada, y suprime radicalmente toda clase de toses por rebeldes y antiguas que fuesen. La clase médica española ha reconocido la superioridad de esta preparación sobre sus similares y la formula siempre que tiene ocasión. El público en general que conoce las bondades de este preparado lo prefiere á otro alguno. Obra el bromoformo en la economía de tres maneras: como antiséptico, como antiespasmódico y como antispasmodico; y el clorhidrato de heroína como poderoso sedante de la respiración con grandes ventajas en este concepto sobre la morfina y codeína, sin los inconvenientes de estas últimas sales; pero es más hipnótica y menos convulsiva, disminuyendo la excitabilidad refleja de los centros respiratorios y de la tos en la medida oblogada.

JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA Y FENOCOLA.—Es la fórmula más racional y científica para el alivio inmediato, y en muchos casos curación completa, de la TOS FERINA (Coqueluche). La acción del clorhidrato de fenocola unida á las ya indicadas del bromoformo y heroína declaran los doctores Martínez Vargas, Saravia y otros españoles, y Neupert y Grigoriow, que abrevia notablemente la duración de la enfermedad. Desde luego, y en casi todos los casos, suprime quintas y disminuye en intensidad y número los ataques. Es el medicamento preferido por los médicos y por las madres.

JARABE DE ARRHENAL, DIONINA Y THICOL.—Este jarabe está destinado para restituir en lo posible el funcionamiento integral de los aparatos nervioso y circulatorio. Deben usarlo todos aquellos individuos molestados por la tos que se desnutren, perdiendo energías y carnes, y que de abandonarse resultarían excelentes candidatos para la tuberculosis. Obra el arrhenal como antitérmico, la dionina como sedante y analgésico de la tisis; en los bronquios, asma, neumanía, procura un sueño tranquilo exento de sudores, cesan los dolores torácicos, la respiración es más fácil y se detiene la excitación penosa de la tos, y por último, el thicol obra como la creosota sin sus inconvenientes de olor, sabor y solubilidad no ejerce acción irritante sobre las mucosas. En cambio disfruta de todas las excelentes y reconocidas propiedades de este cuerpo, previene los ácidos sulfocongugados, no tiene acción ni sobre la bilis, ni sobre la sangre y se asimila en una proporción de un 72 á 76 por 100. Es un estomacal notable. Posee acción antifébril, alcanza también en las enteritis agudas y crónicas, en las bronquitis agudas y fiebres tifoides. Estas condiciones de bondad, su tolerancia, su inofensividad y su acción favorable en la nutrición, son datos interesantísimos que el clínico no debe perder de vista.

En resumen: entendemos que con esta preparación JARABE DE ARRHENAL, DIONINA Y THICOL, oportunamente administrada, hemos dado un paso en el camino de la curación de tan terrible enfermedad (TUBERCULOSIS), y así nos lo demuestra la serie de certificados médicos y de enfermos que poseemos.

ELIXIR ESTRUMOL, a base de arrhenal, tanino, tintura de iodo y yodato sódico, cuyas sustancias van completamente disueltas en un vehiculo formado por partes iguales de vino añejo de Málaga, glicerina químicamente pura y agua, seguramente, y obediendo á leyes químicas al encontrarse las indicadas especies farmacéuticas en contacto y presencia con el liquido expresado, se formará la necesaria reacción y cambio dando lugar á un ioduro de arsénico con su acción terapéutica contra los dertos corrosivos tuberculosos. La tintura de iodo en presencia del tanino y vino dará lugar al vino iodotánico con sus marcados efectos tónicos-reconstituyentes e igualmente resultará la acción que buscamos en el vino vanádico, que también formará.

En el escrofulismo obra maravillosamente, así como en las costras de la cara, supuración de oídos, ojos malos (blefaritis), activando la vida de las células alteradas por la enfermedad.

En el artiritismo con sus manifestaciones de gota, asma, diabetes, obesidad, etc., obra también con gran éxito.

En los tumores blancos, manifestaciones que supone que el individuo que padece de ellos es pobre en su desarrollo, enclenque, que todo falta, el ELIXIR ESTRUMOL hace desaparecer, poco á poco, la anemia que consume á estos seres, tornándolos en fuertes y lozanos.

En el raquitismo los resultados son sorprendentes desde el primer traseo. Los huesos se hacen más fuertes y no se deforman y, en general, el medicamento obra porque cambia la faz del organismo; el metabolismo celular se hace más activo; las células adquieren una vitalidad que no tenían, y los órganos hematopoyéticos encargados de dar los glóbulos á la sangre, se transforman haciendo que éstos sean buenos y estén en condiciones de asimilación.

EL ELIXIR ESTRUMOL es un preparado que ha sido recibido con gran simpatía por la clase médica estudiosa, y lo receta siempre con éxito. ELIXIR DENTITION VILLEGAS á base de clorato de potasa y stovaina. Se usa como tónico sobre las encías en niños y adultos, en todas las molestias de la boca y sobre todo en el período de dentición.



## LA MANUFACTURA ESPAÑOLA

(NOMBRE REGISTRADO)

# ROSICH y C. A.

Importación y fabricación de Aceites y Grasas lubricantes, Correas, Gomas y Amiantos. Transmisiones, Ejes cojinetes, Accesorios de todas clases.

FABRICACION ESPECIAL DE POLEAS DE MADERA

Fábricas y Almacenes: Calle de Sicilia, núm. 4 bis (S. M.)  
Oficinas: Paseo Isabel II, 10, (Pórticos Xifré).—BARCELONA  
TELEFONO 3.654.—Dirección telegráfica: MANUFACTURA ESPAÑOLA

# Usad para escribir limpio la máquina "YOST",—No tiene cinta.

Enseñanza de mecanografía.—Exposición y venta.—4, Barquillo, 4.