

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIII

Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.931

Madrid, Miércoles 9 de Agosto de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.118

A BORDO DEL «NUMANCIA»

La hora de la justicia

Intencionadamente hemos omitido el juicio sobre los sucesos del «Numancia», sobre el silencio del Gobierno, sobre la zemplantariedad del señor ministro de Marina, sobre la supuesta lentitud del juicio sumarísimo y sobre el Consejo de guerra que ha juzgado y sentenciado á los marinos insubordinados á bordo de aquel barco de nuestra escuadra. Estimamos demasiado serias estas cuestiones que afectan á la disciplina y al honor nacional, para establecer conclusiones arbitrariamente, sin todos los elementos de juicio, sin el pleno conocimiento de todos los detalles, de todas las circunstancias, de toda la prueba practicada, testifical, pericial y documental. Por eso hemos callado, y callamos todavía, sobre algunos extremos del lamentable suceso, y nos abstenemos de replicar, por ahora, á algunos de nuestros colegas que, con imperdonable ligereza, han hecho cargos á la jurisdicción de Marina por su lentitud en el procedimiento, y al ministro de Marina por su discreto silencio.

No parece sino que el juicio sumarísimo haya de llevar aparejada la precipitación.

Una cosa es la brevedad en el procedimiento y la supresión de aquellos trámites que exige el juicio ordinario, y otra cosa es que en el delito complejo de rebelión ó insubordinación colectiva, en que el grado de responsabilidad y la pena que ha de aplicarse varían mucho, según la participación de cada uno, no se obligue el juez instructor encargado de la sumaria á aquilatar los hechos con absoluta escrupulosidad.

La jurisdicción militar, y comprendemos en esta denominación tanto á la de la Marina como á la del Ejército, se revisa siempre, aun en el juicio sumarísimo, de todas las garantías necesarias para fallar con acierto.

No puede hacerse un cargo al juez instructor del «Numancia» porque antes de dar por terminada la sumaria haya procurado establecer, con perfecta claridad, las distintas responsabilidades de los procesados, tomando para ello declaración á los 350 individuos de la dotación del buque y celebrando continuos careos para que el Consejo de guerra pudiera formar juicio exacto y fallar en justicia.

¿Qué hubieran dicho la opinión y la Prensa en el caso de una imperdonable precipitación?

Respecto á la reserva del señor general Pidal, sólo en este país; donde no se concibe el acatamiento respetuoso de las leyes, puede ser objeto de críticas y censuras.

La jurisdicción de Marina es autónoma. El secreto de la sumaria constituye un precepto legal. El señor ministro de Marina, dando un alto ejemplo de valor cívico y espíritu militar, ha respetado este precepto y aquella autonomía.

El Consejo de guerra ha juzgado y sentenciado con absoluta independencia, y á estas horas está la sentencia ejecutada.

El jefe de la rebelión ha sido fusilado á las seis horas de entrar en capilla.

Seis de los rebeldes han sido condenados á la pena de reclusión perpetua, y otros á distintas penas en grados inferiores.

Cuando conociéramos todos los antecedentes del asunto, podrán establecerse las responsabilidades á que haya lugar, si es que lo sucedido pudo prevenirse ó evitarse.

Por ahora sólo nos toca consignar que el movimiento de insubordinación ha sido sofocado; que la disciplina perturbada se ha restablecido, y que la ley se cumplió con serenidad y entereza.

Los Reyes de España en Inglaterra

Londres, 8.

La Reina doña Victoria saltó esta mañana del Palacio de Osborne, donde estaba con su

angusta madre, y vino en auto á Londres, pasando por Southampton.

Hoy se espera al Rey D. Alfonso, y mañana marcharán SS. MM. á Eaton Hill para rendir visita á los duques de Westminster.

La Marina española

Por el general Cebrián Saura.

(Continuación.)

X

Navíos.

Joaquín (San), de 74 cañones.—Construido en Cartagena en 1771 por Boyant, costó 3.229.239 reales vellón; se deshizo en el mismo departamento por falta de carena en 1817.

Justo (San), de 74 cañones.—Construido en Cartagena en 1779; asistió al combate de Trafalgar el 21 de Octubre de 1805 mandado por D. Miguel Gastón; en la línea de combate por la proa del «Santa Ana» estaba designado lugar al navío español «San Justo», que habiéndose fabricado precisamente cuando se cuestionaba la conveniencia ó inconveniencia de introducir en la arquitectura naval aquellas reformas que, aceptadas al cabo decididamente, dieron por resultado la planta de las modernas construcciones, no pudo dejar de resentirse de la cuestión y aplicación de los varios principios que se ventilaban, y entrar á servir en la Armada con muy malas condiciones marineras.

Quizás en la batalla de Trafalgar fué donde más terriblemente ejercieron aquellas su mayor influencia sobre la fama de sus tripulantes, puesto que, no sólo por haber caído el navío á sotavento de la línea, no tuvo la buena dicha de cruzar sus disparos con los ingleses, sino que por tan inevitables circunstancias sirvió con más visos de justicia que los otros de blanco seguro á las calumnias con que Mr. Thiérs se ha complacido al tratar de nuestra Marina en aquella sangrienta jornada.

Afortunadamente, para contestar con la faz erguida y la conciencia segura de destruir tan torpe acusación, sólo diré que, como el «San Justo», seis navíos franceses habían caído á sotavento de la línea, no dejando por eso de acreditar el valor de sus tripulaciones; y que en aquel, aunque en corta cantidad, también se derramó alguna sangre, lo cual no se podrá decir con verdad de todos los navíos franceses que al combate de Trafalgar asistieron.

El «San Justo», en efecto, se sotaventó considerablemente cuando hubo de verificarse aquella virada que alteró los puestos respectivos de nuestras divisiones antes de comenzarse la pelea; y aunque por todos los medios imaginables pretendió su pundonoroso comandante conducirlo al fuego, sólo pudo lograr que á fuerza de bordadas arribase en los últimos momentos sobre el «Príncipe de Asturias», cuando éste se hallaba en inminente peligro de una abordaje, y á la par del «Neptuno», francés, despejar la tenebrosa situación del general de nuestra escuadra.

Entonces la tripulación del «San Justo» quiso poner mano en la lucha con todo el coraje que inspira el honor ofendido, siquiera fuese por involuntarias causas; pero la hora del estrago acababa de pasar, y en holocausto á sus deseos sólo tuvo el triste consuelo de contar el corto número de siete heridos, causados por los últimos disparos de los buques enemigos, que á su presencia se alejaron.

(Parte del general Escaño al Gobierno después del combate.)

Hemos hecho referencia de la parte que tuvo en el combate el «San Justo», en igual forma que venimos haciendo al tratar de las vicisitudes de los buques ya mencionados, sin dar en algunos casos grandes detalles de combates que, como el de Trafalgar, llenarían muchas cuartillas y nos sentiríamos al hacerlo así del principal objeto de estas noticias, pero que muchas veces para ilustrar más á los lectores damos pormenores muy necesarios por estimarlos de gran utilidad, como lo hacemos al ocuparnos del navío «San Justo». Este se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1826.

Juan Nepomuceno (San), de 74 cañones. Se construyó en Guarnizo en 1766. En 1776, mandándolo D. Antonio Herrera y Torres, asistió á la expedición del Brasil; en 14 de Febrero de 1797, al combate de San Vicente, mandándolo D. Antonio Borrero, que fué suspendido del empleo por dos años, y en el de Trafalgar, el 21 de Octubre de 1805, siendo su comandante el bravo y entendido marino D. Damián Cosme Churruga, que allí terminó su gloriosa vida.

Digamos la parte esclarecida que tuvo en el combate:

«Cinco navíos enemigos, uno de ellos de tres puentes, cayeron sobre el «San Juan», recibiendo sucesivamente el fuego de todos

por ambas muras. El fuego de tres continuó hasta las dos de la tarde, á cuya hora el navío «Dreadnought» se hallaba á tiro de pistola por la aleta y popa.

A las tres de la tarde el «San Juan» se batía contra seis á la vez. El valeroso comandante que dirigía una defensa tan heroica, desplegando talento y denuedo á proporción de los riesgos, acudía á todo con una serenidad y firmeza inalterables; hacia el mismo la puntería, mandando las maniobras con la boca de combate. Ni la lluvia de metralla que cubría el navío, ni la imposibilidad del socorro, movía su ánimo intrépido, superior á los reveses de la fortuna; y, si no podía batir á cada uno de los enemigos, por su número, con una sabia economía de sus tiros y una actividad proporcionada, tuvo siempre en respeto fuerzas tan considerablemente superiores, sin que los ingleses pensarán un momento en intentar el abordaje.

Así se sostenía Churruga, cuando al volver de proa, donde acababa de apuntar un cañón, cuyo tiro desaholó á un navío enemigo que le batía por aquel punto casi impunemente, le alcanzó una bala de cañón en la pierna derecha, dejándosela casi desprendida á corta distancia de la ingle. Al caer sobre la cubierta y sentirse mortalmente herido, se incorporó, apoyado en la mano izquierda, y blandiendo en la derecha su noble espada:—Esto no es nada—dijo—; siga el fuego.

Tanto heroísmo, tanta abnegación, eran superiores á las fuerzas humanas. Prostrado Churruga sobre el alcázar, que se negaba á abandonar, al fin tuvo que ceder el mando; llamó á su cuñado D. José Ruiz de Apodaca, y le dió la orden para que su segundo se encargase del mando; mas el bizarro Molina había muerto gloriosamente; se dirigió entonces Apodaca á la primera batería; encontró á su comandante el primer teniente de navío D. Joaquín Núñez Falcón estropeado y lleno de contusiones, que apenas le dejaban estar de pie; rogó que subiese al alcázar, lo que pudo ejecutar el bizarro Falcón ayudado de un marinero y del mismo Apodaca.

Ya en posesión del mando, con serenidad sin par mandó se llamas sobre cubierta á cuantos oficiales pudiesen acudir; ya había muerto el valiente alférez de fragata Bermúdez de Castro; otros oficiales, heridos ó contusos, no pudieron moverse. Reunidos Núñez, Ibáñez de Corbera, Balsola y Sesma, determinaron éstos la rendición del navío, por ser imposible separarse del combate ni resistir más tiempo á fuerzas tan superiores como los navíos que batían al «San Juan» en todas direcciones y á quemarropa. Tenía la mayor parte de su artillería desmontada, la cuarta ó herida muy considerable parte de la tripulación y guarnición. Por apuro sólo le había quedado al navío la vela del tranquete y el timón inutilizado.

Antes de morir dió Churruga las gracias á los oficiales y á la tripulación por su buen comportamiento, y pidió que se clavara la bandera y que no se rindiera el buque mientras él viviera. Poco duró esta dolorosa escena. El sublime Churruga murió á los cuarenta y cuatro años de edad, y veintinueve años y cuatro meses de servicio.

El casco del navío «San Juan» se conservó por muchos años en la bahía de Gibraltar con su cámara cerrada y una lápida sobre la puerta con el nombre de Churruga en letras de oro. Si alguna vez se abría esa cámara para satisfacer la curiosidad de alguna persona de distinción, se advertía entrase en ella descubierto, como si se hallase presente el mismo comandante que con tanta gloria defendió el navío. Distinción asombrosa que hace patente el mérito extraordinario que los ingleses reconocían en nuestro héroe.

Hemos creído de verdadera curiosidad para nuestros lectores, saliéndonos del objeto principal de estos apuntes, dando algunos detalles ocurridos al «San Juan» durante el combate.

(Continuara.)

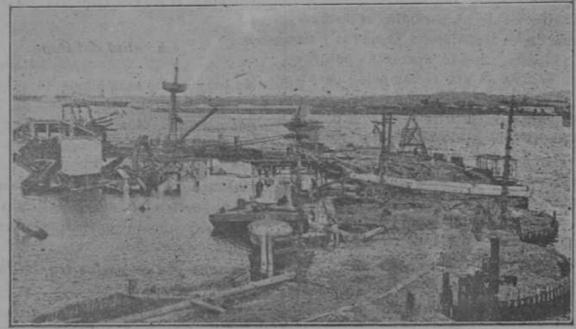
El «Maine»

Desde la Habana.

Durante todo el día funcionaron las bombas centrífugas instaladas sobre flotadores dentro de la atagüa que circunda el «Maine»; á eso de las cuatro y media de la tarde el buque destruido quedaba rodeado sólo de cieno que, en una capa de un espesor que varía entre 12 y 6 pies, hay en el lugar de la bahía en que se halla desde hace trece años.

Sólo unos minutos estuvo el buque «en seco», pudiendo en ese breve tiempo los ingenieros de la obra hacer un breve estudio de las condiciones en que se encuentra el casco en su parte de estribor y hacia la proa, donde se comenzaron á sacar las planchas que forman esa banda y que no fueron destruidas por la explosión.

El examen duró unos cuantos minutos na-



Vista del muro elíptico de cofferdam consistente en cilindros de acero, colocado para la extracción de los restos del «Maine».

da más y se aprovechó ese tiempo también para ver el efecto que á los cilindros hacía la completa desecación de la atagüa, confirmando los ingenieros el augurio que habían hecho ya, de que resistiría la enorme presión de las aguas de la bahía.

La necesidad de cambiar una gran chalana, de unos 20 metros de largo por seis de ancho, que se hallaba hacia la proa y que era preciso conducir á la de popa para utilizar un aparato eléctrico en ella instalado, á fin de proseguir la limpieza del casco por ese lugar, cerca de la cámara del comandante del buque y de los oficiales, hizo que se utilizara por primera vez una de las compuertas al efecto construidas y se dió paso á las aguas hacia adentro de la atagüa, á fin de que la chalana pudiera flotar, pues se hallaba descansando sólo en fango, y de ese modo transportarla al lugar donde era necesaria su presencia.

Al igual que esa chalana los cuatro flotadores que sostienen las centrifugas que han sido utilizadas para extraer el agua de la atagüa, quedaron varadas en el fango semilíquido que quedó dentro de aquella.

Hablando ayer tarde con el comandante Ferguson, director de la portentosa obra, oí de éste los mejores augurios acerca del éxito de la empresa emprendida por el Gobierno americano, y esperanzas de que no ocurriría contratiempo alguno que hiciera ni por un momento pensar en el fracaso de la obra, pues cada vez es mayor la seguridad que tiene de la estabilidad de la atagüa.

No puede á punto fijo el comandante Ferguson decir cuándo se comenzará á utilizar el aparato generador de oxígeno y acetileno, que en combustión sirve para destruir el acero en pequeños pedazos.

Por ahora los trabajos que se seguirán asiduamente serán los de limpiar el casco de la oxidación que la larga inmersión le produjo en sus planchas de acero, ya que se han ido quitando las capas de escaramujos que su larga permanencia en el agua hizo criar.

Z.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

Movimiento de barcos.

Gijón, 8.

Han salido con rumbo á El Ferrol el crucero «Rio de la Plata» y el cañonero «Doña María de Molina».

Inauguración de un dique.

Alicante, 8.

El director general de Obras públicas ha telegrafado al presidente de la Junta del Puerto diciendo que no sabe si podrá asistir á la inauguración del dique de Levante, que se celebrará el jueves, pues es necesaria su presencia en Buñol.

Lo de la Albufera.

Valencia, 8.

Mañana comenzará la información referente á la Albufera, haciéndola el ingeniero delegado del ministro de Fomento.

Salvamento de un marino.

Ferrol, 8.

Un soldado de Infantería de Marina que estaba bañándose en unión de varios compañeros suyos, fué arrastrado por la corriente y desapareció.

Como ninguno de los camaradas sabía nadar, dieron desesperados gritos desde tierra pidiendo socorro.

Un obrero del arsenal, llamado Guillermo Tellado, se arrojó vestido, y después de larga lucha pudo arrastrarle hasta la orilla, estando el soldado medio asfixiado ya, pero habiéndole arrancado á una muerte segura.

Las personas que presenciaron la angustiosa escena acogieron con entusiasmo al obrero, bien merecedor de una recompensa.

Náutico.

Barcelona, 8.

Ha llegado la goleta «Concepción Mateos» conduciendo á bordo una lancha y un joven náutico llamado Bartolomé Valle, hallados en alta mar.

El «Ebern».

Tenerife, 8.

Ha fondeado en este puerto el cañonero alemán «Ebern».

Fuego á bordo.

Tenerife, 8.

A las siete de la tarde llegó el vapor inglés «Banana» con fuego en las carboneras, que fueron anegadas, quedando el incendio sofocado.

El «Banana» siguió el viaje á Hamburgo.

En favor de un anarquista.

Barcelona, 8.

Se ha publicado una comunicación de la Federación del Trabajo deplorando que el anarquista Saredo haya sido enviado á Buenos Aires en el «León XIII».

En el documento se pide que sea devuelto á Barcelona, que el gobernador sea amonestado por haber ordenado el embarque y que se telegrafe al punto en que el barco haga escala para que ordenen la vuelta del anarquista á Barcelona.

La comunicación fué enviada al Sr. Canalejas.

El «Cataluña».

Cádiz, 8.

El «Cataluña» ha salido de la Carraca para Cartagena.

Lleva á bordo 79 enfermos.

El «Cataluña» quedará en Cartagena para limpiar fondos en el dique.

Restos de marinos ilustres.

Cádiz, 8.

Llegaron el «Princesa de Asturias» y el «Vasco Núñez de Balboa», con los restos de los heroicos marinos Pinzón y Butrón, que serán trasladados mañana al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

El traslado ha sido muy solemne, asistiendo secciones de marinería del «Extremadura» y del «Alvaro de Bazán», una compañía del Arsenal y las compañías de desembarco del «Cataluña», del «Pelayo», del «Princesa de Asturias» y del «Numancia».

La comitiva se organizó en la siguiente forma:

Sección de desembarco del «Don Alvaro de Bazán».

Ordenanzas de Marina.

Armones con coronas.

Sección del «Núñez de Balboa».

Comisiones de oficiales de la Armada.

Compañía de guardias del Arsenal.

El cabildo catedral.

Un armón con los restos.

Cortejo, presidido por el ministro de Marina, almirante de la escuadra, comandante del Apostadero, jefe del Arsenal y alcalde de San Fernando.

Cerrando la comitiva iba la columna de desembarco del crucero «Extremadura».

En los buques de guerra y en el Arsenal se izó la bandera á media asta.

La escuadra y la artillería de la plaza hicieron tres salvas de 21 cañonazos.

Las fuerzas que formaron desfilaron ante los restos del ilustre marino.

Reunión de los directores de los diarios de Madrid

Reunidos los directores de los diarios madrileños que abajo firman para escuchar al Sr. Soriano, gerente de *España Nueva*, que había manifestado su deseo de ser oído en la primera reunión celebrada en la redacción de *El Liberal*, expuso este señor: Que la redacción de *España Nueva*, apoyándose en opiniones respetables, entendió siempre que, aun teniendo director, como disponen sus estatutos, los redactores autores de un artículo que diera motivo á una reclamación personal estaban capacitados para substituir al director de su periódico; pero oída la opinión unánime de los directores de los periódicos de Madrid, de que siempre y en todo caso pueda

el ofendido ó agraviado por un periódico hacer responsable de la ofensa ó agravio á su director, la redacción de *España Nueva*, y en su nombre su gerente, D. Rodrigo Soriano, declara que, haciéndose solidarios todos los redactores, del director abajo, de cuanto publica *España Nueva*, aceptan el criterio mantenido por los directores de los diarios de Madrid.

En su consecuencia, los reunidos firman los siguientes acuerdos:

1.º Ningún periódico puede dejar de estar representado legal y periodísticamente por un director, públicamente conocido.

2.º El director de un periódico es siempre responsable de los trabajos no firmados y de aquellos que, aun cuando aparecieran con firma, «den motivo á una reclamación personal».

3.º Si planteada una reclamación personal al director de una publicación por un suelto ó artículo, firmado ó sin firmar, se declara responsable su verdadero autor, la parte ofendida tiene derecho á insistir en su acción contra el director del periódico ó á dirigirla contra el autor del suelto ó artículo, á su completa y entera libertad, sin que el preterido, si alguno lo fuere, pueda sentirse molesto por la preterición ni fundamentar en ello agravio estimable.

El director de *El Debate* ruega que se haga oomstar que está absolutamente conforme con lo firmado, aunque reserva su opinión en lo referente á su concepto católico acerca de los desafíos.

Alfredo Vicenti, director de *El Liberal*; Rodrigo Soriano, gerente de *España Nueva*; Torcuato Luca de Tena, director de *ABC*; José Rocamora, director del *Heraldo de Madrid*; Ricardo Fuente, director de *El Radical*; Ramón Melgares, director de *La Prensa*; José Marbán, por *El Correo*; Alfonso Ruiz de Grijalbo, director del *DIARIO DE LA MARINA*; Mullor de Quesada, por *España Libre*; Pablo G. Becerra, director de *El Globo*; Rafael Esbray, director de *El Ejército Español*; Santiago Mataix, director de *El Mundo*; Mesonero Romanos, por el *Diario Universal*; Sánchez Marroquín, por el *Diario Español*; Antón del Olmet, director de *El Debate*; Alfredo Escobar, director de *La Epoca*; Bonnat, por *La Correspondencia de España*; Luis Silveira, director de *La Moñana*; Evaristo Romero, director de *La Correspondencia Militar*; Angel Murciano, director del *Heraldo Militar*.

Información de Marina

Movimiento de barcos.

Del jefe arsenal Carraca: Llegó el «Vasco» conduciendo restos de los generales Pinzón y Butrón, que desembarcaron con los honores reglamentarios.

Salieron: De Ceuta, el «Victoria». De Pasajes, el torpedero «Halcón». De la Carraca, el «Pelayo», el «Terror», el «Numancia» y el «Vasco». De los Caños de la Carraca, el «Cataluña». De Cádiz, el «Princesa». De Gijón, para El Ferrol, el «Rio de la Plata» y el «María de Molina».

La cuestión de Marruecos

De la acción francesa.

El general Moinier se dispone á comenzar una revista de inspección, á cuyo fin ha salido para Rabat á bordo del crucero «Jorbin». El coronel Braullere, con parte de sus tropas, ha vuelto al campamento de Boulhaut. La impresión en las autoridades militares de la región es que los zairs recolectantes se verán impulsados á someterse por la presión de parte de la tribu de los zemaur, que se ha unido á Francia.

Las negociaciones.

Telegrafan de Berlín que inmediatamente va á celebrarse otra entrevista de Cambon con Kiderlen. En ella el embajador francés presentará las nuevas proposiciones de su Gobierno, que no son sino las anteriores con una modificación. Kiderlen también llevará á la entrevista las demandas modificadas del Gobierno alemán.

Se espera que la nueva conferencia disipará ó atenuará las divergencias existentes.

Sin embargo, no es muy grande la confianza en el acuerdo, y lo prueba el que ya se anuncie en los Círculos oficiales de Berlín que no se hará en esta semana, probablemente, la publicación del comunicado que se anunciaba ayer.

En los mismos Círculos se declara que no es improbable que el canciller Bethmann dirija, á mediados de semana, su informe al Emperador.

De Larache y Alcázar.

El Gobierno ha recibido un telegrama del valiente coronel Silvestre comunicando que han sido aprehendidos y entregados al jefe de la mehalla sherifiana 19 desertores, con 23 caballos y 27 fusiles.

El presidente del Consejo, que al hablar con los *reporters* esta madrugada les dió á conocer el anterior despacho, hizo notar cómo algunos periódicos franceses vuelven á suponer que hay extralimitaciones de parte de España en su acción en Marruecos, para extender el recelo de que puedan surgir nuevos conflictos.

—Nada más lejos de la verdad y aun de la posibilidad—declara el Sr. Canalejas á tal propósito.—Hay trazado un plano, que por igual conocen franceses y españoles, y no cabe extralimitación alguna. Nosotros nos atenemos y nos atendremos al *modus vivendi* concertado. Quien se extralimitara tendría que retroceder y rectificar, moviéndose dentro de las lindes marcadas en el plano aludido; pero no habría lugar á ningún conflicto entre ambos países.

Noticias telegráficas del extranjero

La salud del Papa.

Roma, 8.

No ha variado sensiblemente el estado de salud del Pontífice.

Sufre mucho menos que en los primeros momentos del ataque, pero tiene bastante fiebre.

Los médicos le visitan dos veces diarias, pero no pernoctan en el Vaticano, lo cual quiere decir que no consideran el caso como de peligro inminente.

La «entente cordiale» franco-inglesa.

Paris, 8.

Anoche, al final de un banquete ofrecido por el prefecto de los Alpes marítimos á los oficiales de la escuadra inglesa fondeada en aguas de Villefranche, M. Augagneur, ministro de Obras públicas, pronunció un discurso en el que declaró que aprovechaba la ocasión placentera de afirmar nuevamente la «entente cordiale» que une, no sólo á los dos Gobiernos, sino á los pueblos de Inglaterra y Francia.

«No pretendemos inquietar á nadie con nuestra inteligencia, porque sólo puede verse en esto sólidas garantías para la paz del mundo.»

El almirante inglés Poe respondió en términos de gran cortesía y de cariño hacia Francia, bebiendo por la prosperidad y la continuación de relaciones de ambas naciones.

Progresos militares.

Paris, 8.

En Mourmelon, el teniente Biard, con un pasajero, se elevó esta mañana á una altura de 1.200 metros, tomando fotografías de la ciudad y de los fuertes.

En las próximas grandes maniobras navales de Francia se ensayará el tren de cometas inventado por el capitán Sacooney, y destinado á la iluminación de las escuadras enemigas.

Se destinará un crucero acorazado á estos experimentos.

El nuevo invento sustituye al antiguo de los globos cautivos, con la ventaja de que el tren de cometas es menos peligroso, y gracias á sus dimensiones escapa fácilmente á la vista del enemigo.

Sacerdote detenido.

Lisboa, 8.

El sacerdote Sr. Rodríguez, que se dirigía á Funchal, procedente de Vigo, ha sido detenido á bordo del «Araguaya», fondeado en este puerto.

Se le ha secuestrado la correspondencia de que era portador.

El cólera en Francia.

Paris, 8.

Le Matin anuncia que se han registrado casos coleriformes en París, y otros en Villers-Bretonneux, cerca de Amiens.

También *Le Petit Parisien* asegura que varios casos de cólera se han presentado en el manicomio de Marsella.

El Parlamento inglés.

Londres, 8.

Al terminar la sesión de la Cámara de los Comunes, el ministro del Interior, Mr. Churchill, hizo las siguientes manifestaciones:

«Preferíamos ver mantenido el «veto» de los llores á aceptar el compromiso que representan las concesiones pedidas por nuestros adversarios.

Hemos respetado las costumbres constitucionales, y únicamente cuando se nos ha obligado á apelar á este último recurso hemos aconsejado al Monarca el ejercicio de su regia prerrogativa.

Se nos reprocha el propósito de hacer adoptar el «home rule» con esta legislación.»

Catástrofe en el Nilo.

Alejandría, 8.

El sábado último, un barco atestado de indígenas que se dirigía á la feria de Kafrezan-yá, zozobró, ahogándose un centenar de pasajeros.

Han sido extraídos ya 36 cadáveres.

¿QUÉ INTENTA VEDRINES?

El aviador Vedrines ha logrado intrigar á la opinión con el anuncio de una nueva prueba aviatoria, que ha de causar gran sensación.

Con respecto al secreto de Vedrines dice el popular diario *Paris Journal*:

«Encontramos ayer al admirable piloto y nos confirmó su propósito de realizar una prueba que, según sus propias palabras, ha de asombrar al mundo.

El miércoles es el día en que Vedrines ha de efectuar este esfuerzo desconocido, y que, á pesar de nuestra insistencia, se ha negado á revelarnos.

—Quedará usted estupefacto—ha dicho el aviador—; no sólo usted, sino todos sus compañeros, y también otros... El miércoles lo sabrá; no insista porque no despegaría los labios ni por cincuenta mil francos.

—¿Usted ha dicho que, en su opinión, una flotilla de aeroplanos podría destruir en ocho días á la flota inglesa?

—Sí, lo he dicho, y no es palabra que se lleve el viento. Sostengo que un ejército de aeroplanos inutilizaría fácilmente las mayores escuadras del mundo. He estudiado la cuestión y estoy convencido de la posibilidad de ejecutar mi proyecto si la ocasión se presenta.

—Por consiguiente, con mucha más razón si estallara la guerra entre Francia y Alemania...

Vedrines interrumpe diciendo:

—Ni siquiera hay que pensar en ello. Cuento usted con que mi Morane eleva 200 kilos de sobrecarga, y que con este peso puedo efectuar un vuelo de dos horas. Media hora después de la declaración de guerra habría franqueado con mi monoplano la distancia de la frontera á Strasburgo. El puente de Kehl sufriría una prueba ruda, y las vías férreas, las agujas y cruces de las líneas á lo largo del Rhin pronto quedarían destruidas, sin contar que después de efectuado este excelente trabajo de contramovilización podría uno ocuparse un poco de las fortalezas y de los ejércitos en marcha. Con nuestros aeroplanos y unos cuantos Vedrines puede usted estar seguro de que los alemanes no tendrían para mucho tiempo. Yo solo me encargo de sembrar el pánico en sus filas. Y como usted sabe, no sería el único para cumplir esta misión. El miércoles verá usted lo que no se ha hecho jamás. Se hablará de ello.

—Pero, en definitiva, ¿de qué se trata?

—No sabrá usted nada. Hasta el miércoles.

Esperemos, pues, una nueva proeza del aviador Vedrines.

Notas políticas

Lo del «Numancia».

En la entrevista de esta mañana con el jefe del Gobierno, dijeron que anoche había recibido del ministro de Marina una conferencia telegráfica en la que le decía que aún no había terminado el Consejo de guerra, y que acaso sería ya de mañana cuando terminase.

Añadió que no tenía otras noticias sino la de que seguía el procedimiento sumarísimo, que ni se había pensado en variarlo.

Esta mañana, á las seis, y después de estar toda la noche sin dormir esperando noticias, recibió el Sr. Canalejas un telegrama oficial del comandante del apostadero de San Fernando, en el que le dice:

«Saltó al mar la escuadra. En el «Alvaro de Bazán» va el ministro de Marina con el capitán general del departamento.»

De este telegrama se deduce indudablemente que salió la escuadra para ejecutar la sentencia del Consejo de guerra.

Un telegrama del gobernador de Cádiz dice lo mismo al presidente.

El Sr. Canalejas oficialmente nada más sabe de este triste asunto; pero por noticias extraoficiales creía que la sentencia ha sido condenando á muerte al jefe ó cabeza de la rebelión, á cadena perpetua á varios marineros, se cree que son seis, y á cadena temporal á los restantes complicados.

Al Gobierno no se le ha notificado oficialmente la sentencia, pero los informes particulares desmienten esos absurdos de que sean cinco ó seis los fusilados.

Después el presidente nos dijo que conservaba y conservaría todas las cartas, telegramas y demás documentos cambiados con el ministro y las autoridades de Cádiz, para si en su día fuese necesario presentarlos á las Cortes.

El jefe del Gobierno terminó diciéndonos que había recibido unos veinte telegramas de diferentes personas y entidades republicanas interesándose por el indulto de los que fueran condenados á muerte.

Parece, sin que podamos garantizar la certeza de estos informes, que el inductor de esta rebelión fué el cabo de mar Francisco Camos, natural de Galicia, y á quien faltaba sólo un año para cumplir.

Este individuo era conocido por sus ideas anarquistas y ascendió á cabo después de sufrir examen.

De huelgas.

Un telegrama oficial del gobernador de Santander da cuenta de que en una reunión celebrada por los obreros huelguistas se acordó apelar á toda clase de coacciones para evitar que los «esquiroles» acudan al trabajo.

El gobernador, en vista de esto, ha denunciado á los Tribunales tal propósito, y éstos han empezado á instruir el correspondiente sumario.

De las demás huelgas hay mejores impresiones.

Regreso de ministros, y Consejo.

Mañana probablemente regresarán á Madrid los ministros de Marina y Gobernación.

En este caso se celebrará por la tarde en Gobernación Consejo de ministros. Si no regresasen mañana el Consejo se aplazaría hasta el sábado.

Viaje del Sr. Canalejas.

De no ocurrir nada inesperado, el señor Canalejas saldrá de Madrid el próximo lunes para San Sebastián, con objeto de esperar allí el regreso del Rey, que llegará probablemente el martes.

Otras noticias.

Esta mañana conferenció el Sr. Canalejas con el ministro de Estado, quien le dió cuenta de que en un telegrama del teniente coronel Sr. Silvestre le dice éste que ha entregado á los instructores franceses otro desertor de la mehalla imperial que se había presentado en el campamento español.

Lo del «Numancia»

Nuestro estimado colega *La Correspondencia Militar*, ocupándose en su editorial de ayer del suceso del «Numancia», dice que tiene confianza en que se cumplirá la ley, porque está al frente del Gobierno un eminente jurista que la sabrá hacer respetar.

Está muy bien esto; pero para hacer cumplir las leyes en el fuero de Marina no hacen falta inspiraciones ni indicaciones alguna: un espíritu legal y justo preside todos los actos judiciales de nuestra Marina de guerra.

Desde que se anunció la celebración del Consejo que ha de juzgar á los desdichados sediciosos, se viene fantaseando sobre las resoluciones tomadas, censurándose la reserva del ministro de Marina y de las autoridades del departamento, como si ese silencio no estuviese plenamente justificado.

Tengamos fe en los rectos jueces que entienden en el asunto y acatemos su fallo, que si es duro será porque la gravedad del delito y la pureza del principio de disciplina así lo exijan.

Noticias generales de Marina

La escuadra.

Ayer al medio día zarpó la escuadra de instrucción de la Carraca, fondeando después en Puntales (Cádiz).

Naufragio.

En el Nilo naufragó un barco que iba abarrotado de indígenas y se dirigía á la feria de Kafrezagot.

Se cree que las víctimas pasan de cien.

Incendio á bordo.

Llegó á Tenerife el vapor inglés «Banana» con fuego en sus carboneras, las que fueron anegadas, quedando sofocado el incendio.

El «Banana» prosiguió su viaje á Hamburgo.

Barco varado.

En el muelle de Valencia, y sitio denominado del Martillo, encalló el vapor italiano «Lassio», á consecuencia de embarcar una carga superior á las 1.000 toneladas que Jesplaza.

El vapor «Jorge Juan» y un remolcador trabajan por poner el barco á flote.

El «Lassio» navegaba con rumbo á Buenos Aires.

El mayor transatlántico.

Los alemanes no han podido disfrutar durante mucho tiempo la reputación de poseer el mayor transatlántico del mundo, que deba ser el «Imperator», actualmente en vías de ser botado en Hamburgo.

La Compañía Curasol, en efecto, acaba de resolver que se aumenten las dimensiones del «Aquitania», que se está construyendo en el Arsenal de Glasgow y cuya longitud será de 900 pies, es decir 10 más que la del «Imperator».

La velocidad del barco inglés excederá también en un nudo á la del alemán.

El «Aquitania» transportará hasta 4.000 pasajeros.

La «Gaceta»

Contiene, entre otras, las siguientes disposiciones:

Ministerio de Fomento.—Real decreto desestimando el recurso interpuesto por doña Carmen Mir, viuda de Vives, confirmando la providencia recurrida del gobernador de Barcelona.

Otro nombrando vocal de la Junta de Montes al inspector general de primera clase del Indio Cuerdo, jefe de Administración de primera, D. Juan García Eragá.

Ministerio de Estado.—Real orden disponiendo que durante la ausencia del señor subsecretario de este Ministerio se encargue del despacho de los asuntos de la Subsecretaría D. Emilio Heredia y Livermore, ministro plenipotenciario de segunda clase y jefe de la Sección de Protocolo de este Ministerio.

Ministerio de Fomento.—Real orden fijan-

do el número de corredores de Comercio que puede haber en las capitales de provincia que se indican.

Otra creando una Comisión para redactar una colección especial de modelos de puentes económicos para caminos vecinales y para modificar la colección oficial de modelos de atarjeas, alcantarillas y pontones en lo que requieren las condiciones características de dichas vías.

Otra ídem ídem para la redacción de un formulario de proyectos de caminos vecinales.

Otra ídem ídem para redactar el pliego general de condiciones facultativas para la construcción de caminos vecinales.

Otra disponiendo que los contratos directos de Diputaciones provinciales, mancomunidades de más de 20.000 habitantes y Compañías de ferrocarriles, con el Estado, para la construcción de caminos vecinales que deban regir en el presente año, se celebren antes del día 5 de Septiembre próximo, y que la entidad peticionaria entregue antes del 18 de dicho mes el anticipo á que se refiere el párrafo 2.º del artículo 3.º y el 1.º (a) del artículo 4.º de la ley de Caminos vecinales.

Otra disponiendo que del crédito de seis millones de pesetas para caminos vecinales se destinen un millón para anticipos y cinco millones para subvenciones, y que esta última cantidad se distribuya entre las provincias que se citan, en la forma que se indica.

ENSEÑANZA Y EDUCACIÓN

CONCLUSIONES DE UNA ASAMBLEA

Las conclusiones definitivas de la Asamblea general de enseñanza y educación, celebrada recientemente en Barcelona, son las siguientes.

Tema 1.º Se propone el título único y la especialización de las enseñanzas de párvulos, elemental y superior, mediante prácticas y pruebas y la expedición de certificados á los niños que completen la primera enseñanza.

Tema 2.º Propone la supresión de Juntas locales, la centralización de la enseñanza y la limitación de las facultades administrativas de los Ayuntamientos en la primera enseñanza.

Tema 3.º Determina las condiciones de los maestros directores y de sección de las escuelas graduadas, proponiendo el ingreso por oposición y que se transformen en graduadas las actuales unitarias de asistencia numerosa.

Tema 4.º Considera indispensable fijar los términos del escalafón general, crear un Cuerpo de aspirantes en cada distrito universitario, elevar á 600.000 pesetas las 250.000 con que subvenciona el Estado á la Caja de derechos pasivos, y pide la supresión de interinidades y sustituciones.

Tema 5.º La educación ha de ser integral, y la enseñanza de la moral ha de estar basada en la enseñanza de la Religión; la educación ética corresponderá al desarrollo de las facultades intelectuales, y se indican los medios más adecuados para conseguir la educación patriótica en las escuelas.

Tema 6.º Concreta la misión de la escuela primaria y el plan de estudios agrupando materias afines que deben desarrollarse gradual y cíclicamente.

Tema 7.º Declara la urgencia de la construcción de edificios escolares adecuados, del establecimiento de cantinas y de la organización de colonias instructivas y tonificantes, la conveniencia de establecer escuelas al aire libre, y fija las condiciones del internado.

Tema 8.º Estudia la inspección médico-escolar y la forma de realizarla y la organización de juegos infantiles adecuados á la edad de los alumnos y categoría de la escuela.

Tema 9.º Fija la escala de sueldos, con siete categorías de 1.500 á 5.000 pesetas; establece el escalafón único y dos clases de concursos: uno para plazas del escalafón y otro para plazas vacantes; el ingreso por oposición y oposiciones limitadas para algunas categorías intermedias. Para material señala una cantidad fija, común á todas las escuelas, y otra proporcional al número de niños.

Tema 10. Aboga por la construcción de edificios escolares, indicando los medios convenientes para facilitar dichas construcciones, y por el mejoramiento de las escuelas existentes en la actualidad antes de crear otras nuevas.

Por la Historia y por los pueblos

Después de haber sido por muchos años elector de Hannover, Jorge I subió al trono de Inglaterra á la edad de cincuenta y cuatro años, en 1714. Los ingleses le llamaron como defensor de la religión protestante. Excluidos los Estuardos del derecho de sucesión á causa de sus creencias, Jorge, hijo de una sobrina del infortunado Carlos I, era el candidato protestante con más derecho al cetro; pero fué toda su vida un extranjero en su reino y mero servidor de una causa política.

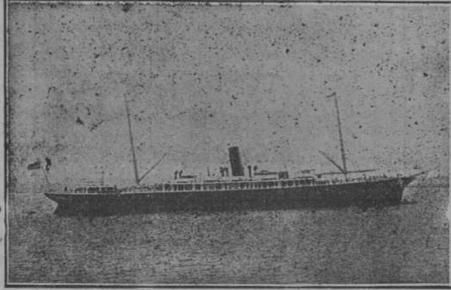
Bejo tales circunstancias, el primer Jorge no fué nunca popular; los ingleses no podían amar á un rey que apenas sabía hablar inglés. Era, además, un hombre frío, serio con exceso y no muy inteligente, si bien hay que reconocer que fué también un excelente soldado y un gran hacendista. Su generosidad es proverbial. Cuando un oficial le dijo que

Diario de La Marina

Precios de suscripción

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

Pídanse tarifas de publicidad



Servicios de la Compañía Transatlántica

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 4 Enero, 1 Febrero, 1 y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Sigapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 24 Enero, 21 Febrero, 21 Marzo, 18 Abril, 16 Mayo, 13 Junio, 11 Julio, 8 Agosto, 5 Septiembre, 3 y 31 Octubre, 28 Noviembre y 26 Diciembre; directamente para Singapore 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.

Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea de Venezuela Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Luperón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para el Pacífico, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curaçao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires.

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

Línea de Canarias, Fernando Póo.

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

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

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

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

Línea de Cuba Méjico.

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

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

Disponible

Excepcional ocasión

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

Pídase el catálogo general.

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

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

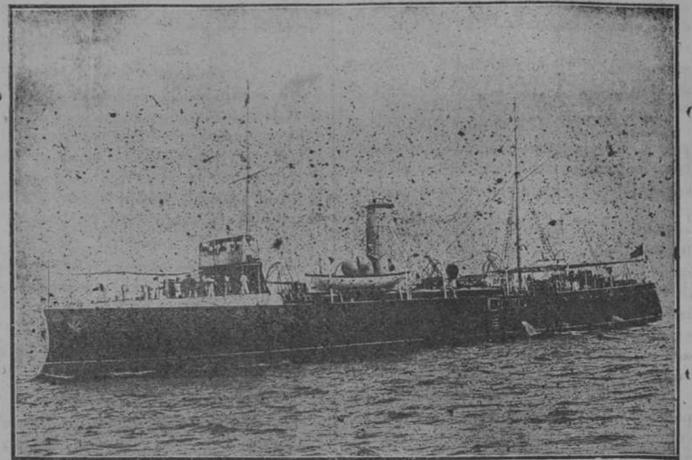
NO MÁS PURGAS

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

AVILA

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

Disponible



Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—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-Furnes (antes Naval construcción and Armaments C.º Ltd. at Aarrow-in Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd Placencia-Gulpúcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartucheria en Dartford; fábrica en North Kent, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Rynsford.—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, 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; «Burk», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 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; «Liber-tad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinele» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Domintón», 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; «Vengeur», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Ho, ue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 370 buques de distintas clases.

Disponible

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trastosa, 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; Cal o Tratalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Hálcoa, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchuna, 393; Cabo Santa María, 156.

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

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

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

Disponible

Aviso á los señores Empleados

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

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