

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLV.

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. decha-Tel. 2.931

Madrid, Miércoles 7 de Mayo de 1913.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.640

LA ESCUADRA ESPAÑOLA

LA BOTADURA DEL "ALFONSO XIII,"

EL ACTO DE HOY

Las promesas que regocijaron el alma de los marinos españoles cuando fué botado el barco primero de nuestra futura escuadra, se ven hoy reverdecidas y confirmadas en forma cuyo simbolismo halaga altamente esas aspiraciones de gloria que juntan los amores hacia la Patria y el Rey.

El orden elegido para designar esos buques que representan el poderío español sobre los mares en época cercana no pudo ser más acertado.

Primero, el sacrosanto nombre de la noble tierra que nos dió el ser y a la que rinden culto desde el Rey al último grumete; después el nombre del Soberano, que enaltece y personifica ese mismo sentimiento, vistiendo el uniforme de capitán general de la Armada.

Más tarde vendrá el nombre del Monarca aragonés que supo conquistar á Valencia y cuidar con cariñoso esmero de aquella flota de la Coronilla que nos hizo señores del Mediterráneo, sin temor á la competencia de turcos, venecianos y genoveses.

Y al comenzar la construcción del segundo grupo de acorazados, el nombre augusto de la hermosa Reina de España designará el que ha de elevar á 32 el número de cañones de batir que hemos de poseer á flote, hasta llegar á 48.

Cae el Alfonso XIII en la ría ferrolana mucho más adelantado que estaba el España al botarse al agua.

Su blindaje está casi completo y contiene ya otros elementos cuya colocación es larga y penosa.

Representa todo esto un progreso evidente, que ha de hacerse aun más notable en las construcciones próximas, y que nos lleva á ser dueños de un astillero modelo, digno de las aspiraciones de esta hidalga nación.

Allí encuentran honrados medios de vida miles de obreros españoles, cuyas aptitudes admiran los técnicos y que no van á producir el adelanto de una colonia extranjera ó de una república americana, donde les hubiera llevado la falta de trabajo al no existir la factoría gallega.

La riqueza que ésta representa ha de sentirse bien pronto, y la vida nacional llegará en plazo breve á una exuberancia que parecía muy lejana en los tristes días que siguieron al desastre de 1898.

Los que entonces desmayaron y aconsejaban un cobarde recogimiento de las energías nacionales pueden ya apreciar su error. España renace porque tiene condiciones de vitalidad en su posición geográfica y en el patriotismo de sus hijos.

Podrá éste aparecer velado en algunos momentos por las pasiones políticas, que agostan cuanto es grande aquí y en todas partes; pero al fin se sobrepone el interés supremo de no ser arrollados por el carro del progreso, si se detiene la marcha en la vertiginosa carrera que todas las naciones emprendieron años antes que nosotros.

Inútil es ya lamentar los que se han perdido. Más práctico resulta aprovechar los que vienen para conseguir á tiempo el puesto que nos corresponde en la situación mundial.

El acontecimiento de hoy viene á coincidir con la estancia de Su Majestad en la capital francesa, donde han de tomarse resoluciones trascendentales para nuestro porvenir, y con una gravedad en la política europea como pocas veces se ha visto.

Austria é Italia, lanzadas por Alemania, intentan algo sobre la costa albanesa para destruir los cimientos de la confederación balcánica, que Rusia é Inglaterra llevaban á su partido.

La habilidad de la diplomacia británica ha evitado el peligro de Scutari, haciendo que el Rey Nicolás acepte una compensación que valdrá seguramente más que la plaza disputada.

Ahora inventan en Berlín el acto colectivo de sus aliadas, que vendrá á turbar el equilibrio del Mediterráneo Oriental en provecho de la Triple Alianza y en contra, por lo tanto, de los intereses de la Triple Entente.

El papel de las bases navales españolas y de la modesta flota que estamos en camino de poseer crece de tal modo, que es de admirar la previsión con que el Gabinete de Londres apreció su valor y supo encarrilarlo en su beneficio.

Cuanto más grande sea, más interés habrá en conservar la cooperación hispana, y seremos dueños de un porvenir que no sería posible si careciésemos de una fuerza propia.

En 1920 la voz de nuestro Gobierno sonará de un modo bien diverso al que tenía hace dos años y al que tiene hoy, porque entonces navegarán con los pabellones que compraron las mujeres de España los barcos que construyen los hombres españoles.

El acorazado "Alfonso XIII,"

El contrato de construcción.
El contrato celebrado por el Estado con la Sociedad Española de Construcción Naval comprende, por lo que á El Ferrol se refiere, la construcción de tres grandes acorazados: España, Alfonso XIII y Jaime I.

El primero de ellos fué lanzado al agua en 5 de Febrero del año último, y el Alfonso XIII, que, según el contrato, debe construirse con año y medio de retraso respecto del primero, es el que hoy ha sido lanzado al agua con toda la solemnidad que requieren los grandes acontecimientos nacionales.

Desde que la Sociedad Española de Construcción Naval se hizo cargo de los talleres de El Ferrol, á fines de Julio de 1903, la actividad de los trabajos y la producción en



S. M. el Rey Alfonso XIII, cuyo nombre lleva el nuevo acorazado

sus talleres ha ido en constante aumento.

El momento de lanzar el acorazado Alfonso XIII marcará el punto culminante de la actividad de los trabajos, y á partir de ese momento la intensidad de las obras irá decreciendo, si la grada que el Alfonso XIII dejará libre no es ocupada en breve para otros trabajos.

En la actualidad, el número de obreros empleados en los trabajos de El Ferrol ascienden á 3.114, incluyendo un grupo importantísimo de unos 500 jóvenes aprendices, que, de continuar los trabajos en El Ferrol, constituirán en un porvenir próximo una inmejorable maestraza de obreros especializados en la construcción naval, realizándose con ello una de las principales intenciones del plan de escuadra respecto á la educación técnica de nuestro personal obrero.

Características.

Las características principales del Alfonso XIII, iguales á las de los otros dos acorazados, son las siguientes:

Eslera entre perpendiculares, 132,58 metros.

Manga máxima fuera de la faja blindada, 24 metros.

Puntal á la cubierta superior, 12,74 metros.

Calado, 7,77 metros.

Desplazamiento, 15.700 toneladas.

Velocidad, 19 millas y media.

Capacidad de carboneras, 1.900 toneladas.

Radio de acción, 5.000 millas.

Dotación, 710 hombres.

Blindaje y protección.

El blindaje y la protección son los siguientes:

Una faja de coraza de flotación de 230 milímetros de espesor, de acero Krupp, cementado, que cubre las cámaras de máquinas, calderas, paños de pólvora y de proyectiles, la cual se extiende hacia proa, con un espesor de 100 milímetros, y hacia popa con un espesor de 100 milímetros, terminando con placas de 75 milímetros de espesor.

Encima de esta faja hay otra faja acorazada de 150 milímetros de espesor, y encima de ésta, otra de 75 milímetros de espesor, que llega hasta la cubier a alta y cubre toda la batería central.

La coraza de la faja de flotación se completa en el extremo de popa con un mamparo blindado con placas de 75 milímetros de espesor, y las dos fajas superiores de 150 milímetros se completan á popa por un mamparo blindado con placas de acero Krupp cementado, de 150 milímetros de espesor.

Las torres barbetas están protegidas por placas de 250 milímetros de acero Krupp cementado, donde no existe otra protección, las cuales se reducen en espesor á 140 milímetros, y 70 milímetros donde existe otra protección.

Los carapachos que cubren las torres son de placas de acero Krupp cementado, de 230 milímetros de espesor en los costados, y placas de acero no cementado en el tope, de 75 milímetros.

La torre de combate del puente de proa es elíptica, protegida con placas de acero Krupp cementado, de 250 milímetros de espesor, y la torre de observación del puente de popa está protegida con placas de acero Krupp cementado, de 150 milímetros de espesor.

La cubierta protectora es continua de proa á popa, formada de dos espesores de plancha de acero de doce y medio milímetros de espesor cada uno, dentro del espacio de la batería, de 38 milímetros de espesor total á proa y de 50 milímetros de espesor total á popa de la misma batería.

Lleva á cada banda una protección adicional interior debajo de la cubierta protectora, rodeando los principales compartimientos, formada por mamparos longitudinales de acero de 33 milímetros de espesor, terminando en los extremos con mamparos transversales de acero de 24 milímetros de grueso. Esta protección está destinada á defender el casco de las explosiones de los torpedos.

La batería de los cañones de 10 centímetros está limitada interiormente por mamparos longitudinales de acero de 15 milímetros de espesor y dividida por traveses de planchas de acero del mismo espesor.

A proa de la batería la cubierta principal está protegida por dos planchas de acero de 50 milímetros de espesor total y encima de la batería la cubierta alta está protegida por dos planchas de acero de 33 milímetros de espesor total.

Para la protección contra los torpedos lleva exteriormente una red provista de todos los accesorios necesarios con arreglo á los últimos adelantos, incluso los pescantes de las tiras, que sirven á la vez de candeleros de pasamanos.

Artillería.

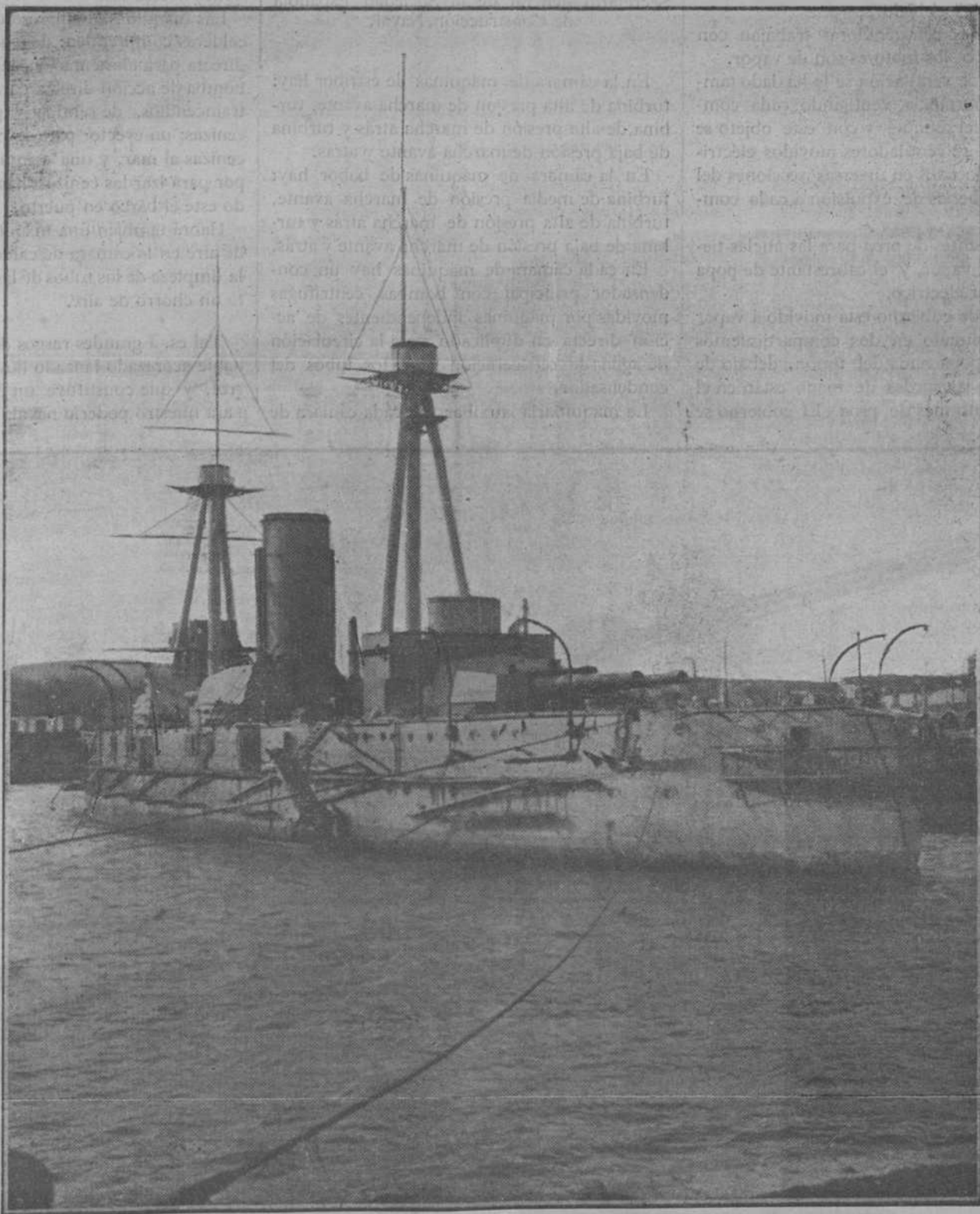
La artillería principal consiste en ocho cañones de calibre de 30 y medio centímetros y 50 calibres de largo, alojados dos á dos en torres blindadas á barbeta situadas encima de la cubierta superior; dos torres en los dos extremos del buque y dos en la parte central, en diagonal.

Estas últimas pueden hacer fuego por una y otra banda; de manera que los ocho cañones pueden hacer fuego por ambas bandas. También pueden hacer fuego por proa y popa; de manera que siempre pueden hacer fuego seis cañones en caza ó retirada.

Estos cañones funcionan por la fuerza hidráulica.

La artillería auxiliar consiste en 20 cañones de 10 centímetros, montados en la cubierta principal, 10 á babor y 10 á estribor, protegidos por el blindaje de 75 milímetros de espesor.

Cuatro de estos cañones hacen fuego por la popa, en dirección paralela al eje del buque, y otros cuatro por la proa, en la misma dirección.



El acorazado «Alfonso XIII», que hoy ha sido botado al agua en El Ferrol.



Sr. Conde de Zubiria, presidente de la S. E. de Construcción Naval.

Encima de los carapachos de las torres de proa y popa van montados dos cañones de 47 milímetros, uno en la primera y otro en la segunda.

Dos cañones de desembarco están instalados en la cubierta superior, á proa.

En el puente de proa van montados dos cañones «Maxim», calibre de fusil.

Los palos son dos tripoles. En cada cofa va instalada una torre de gobierno de los fuegos con sus telémetros y transmisores; éstos están directamente en comunicación con las estaciones de gobierno del fuego.

Pañoles.

Los pañoles de pólvora y de proyectiles están situados convenientemente y dispuestos con arreglo á la práctica más moderna. Se han tomado especiales precauciones para conservar en ellos la temperatura y la ventilación en condiciones ventajosas, á cuyo efecto se han instalado ocho ventiladores refrigeradores, tipo termotanque, que suministran aire puro y frío á dichos pañoles.

Para los casos de incendio ó de combustión se han establecido medios rápidos de inundación.

Alojamientos.

La tripulación y los oficiales van alojados en las cubiertas protectora, media y principal.

El alojamiento del almirante está situado en la cubierta principal, á popa, y se compone de salón con balcón, comedor, despacho, camarote, jardín y baño y repostería.

A continuación, y hacia proa, están los alojamientos de los jefes con camarotes amplios y bien amueblados, comedor, repostería, despachos, jardines y baños, bien dispuesto, con todo lo necesario para su servicio.

Los oficiales se alojan en la cubierta intermedia en camarotes que dan al exterior (excepto cuatro), recibiendo luz por las portillas y ventilados por persianas y rejillas separadas.

El comedor de oficiales está situado en la cubierta principal, es amplio y con buena luz y está en comunicación directa con la repostería. Las mesas de los oficiales son amplias; pero lleva además mesas individuales para los oficiales de guardia, así como librería, aparador, escritorio, etc., etc.

Los guardiamarinas alojan en la batería, en la casamata de popa babor, en la cual tienen espacios independientes para dormir, para estudiar y para recreo. El cuarto de aseo está en lugar separado, provisto de lavabos, guardarpapas, etc., etc.

La tripulación está alojada en espacios separados en cuanto ha sido posible y con arreglo á sus categorías.

Los oficiales de cargo tienen todos un camarote independiente en la batería á proa.

Las otras clases están alojadas con independencia en las casamatas de proa, teniendo mesas separadas, así como su repostería y taquillas, en vez de maleteros, para su ropa.

Cuartos de aseo hay instalados para las diferentes clases y para la tripulación, con palanganas, duchas, etc., y tubería de agua caliente y agua fría.

Los beques de la marinería están situados en la misma cubierta principal, ó de la batería, á proa; con vasos separados y provistos de todo lo más necesario en la forma más completa.

Enfermería.

El servicio de la enfermería está cumplido con gran esmero. Está dividido en tres departamentos: enfermería general, enfermedades infecciosas y sala de operaciones. Los primeros tienen jardín y baños separados, y la sala tiene un ascensor para la traslación de heridos. Están situados en un amplio espacio de la cu-

bierta principal, comprendido entre la torre de proa y el departamento del servicio de cadenas.

Servicios varios.

Lleva nueve cocinas y un horno de pan. La cubierta superior está forrada con madera de teca, y las de los alojamientos, en general, con linoleum.

El uso de la madera en camarotes y pañoles se ha reducido á un mínimo, colocando en su lugar forros de plancha delgada, donde ha sido factible.

Los pañoles están, generalmente, situados en las plataformas ó en la bodega, y contienen todo lo necesario para el servicio del buque; pero, además, hay pañoles dispuestos para recibir todo lo que pueda necesitar en circunstancias especiales la tripulación.

A las cámaras frigoríficas y máquinas refrigeradoras se les ha destinado un gran espacio en la plataforma superior, á proa. Las cámaras están divididas en compartimientos separados, dispuestos para contener la carne, el pescado, verduras y el hielo.

Las máquinas refrigeradoras trabajan con ácido carbónico, los motores son de vapor.

Al servicio de ventilación se le ha dado también gran importancia, ventilando cada compartimiento del buque, y con este objeto se han instalado 47 ventiladores movidos eléctricamente y colocados en diversas secciones del buque con tuberías de expulsión á cada compartimiento.

Los cabrestantes de proa para las anclas tienen motor de vapor, y el cabrestante de popa tiene el motor eléctrico.

El aparato de gobierno está movido á vapor y á mano y situado en dos compartimientos separados, á popa cerca del timón, debajo de la protectora; las ruedas de mano están en el compartimiento más de proa. El gobierno se

puede manejar desde la torre de combate y desde la estación central baja de dirección.

Las dínamos están instaladas en la plataforma alta, á proa, debajo de la cubierta protectora, y son en número suficiente para producir la energía necesaria para el servicio del buque, y además lleva otra dínamo para servicios en puerto.

Hay seis bombas centrífugas movidas eléctricamente, capaces de achicar 50 toneladas de agua por hora.

Están situadas debajo de la flotación, y descargan también debajo de la flotación, pudiendo aspirar el agua de todos los compartimientos del buque.

Los chigres para servicio de carbón son en número de cuatro, movidos eléctricamente, y cada uno capaz de levantar un peso de una tonelada á una velocidad de 61 metros por minuto.

Están situados en la cubierta superior y son de gran utilidad para carbonear rápidamente.

Lleva los botes necesarios para el servicio de este tipo de buque, y entre ellos tres botes de vapor y uno automóvil. Todos ellos están colocados en la cubierta superior con sus pescantes y bajo las plumas en forma de que puedan ponerse pronto y fácilmente á flote, valiéndose de los chigres de vapor establecidos en la cubierta con este objeto.

Maquinaria del «Alfonso XIII».

El barco está provisto de maquinaria de turbinas del tipo «Compound», patente Parson, más moderno, que moverán cuatro hélices que, á unas 365 revoluciones por minuto, darán una potencia total de unos 18.000 caballos.

Cada hélice tiene tres aletas, que constituyen con el núcleo una sola pieza, fundida de bronce manganeso especial.

Existen dos cámaras de máquinas, en cada una de las cuales hay dos ejes. Los dos ejes de una cámara pueden funcionar independientemente de los de otra, si fuera necesario.

Existen turbinas de alta presión independientes para marcha atrás en los ejes centrales, las cuales exhaustan en la parte de popa de las turbinas de baja presión de los ejes laterales.



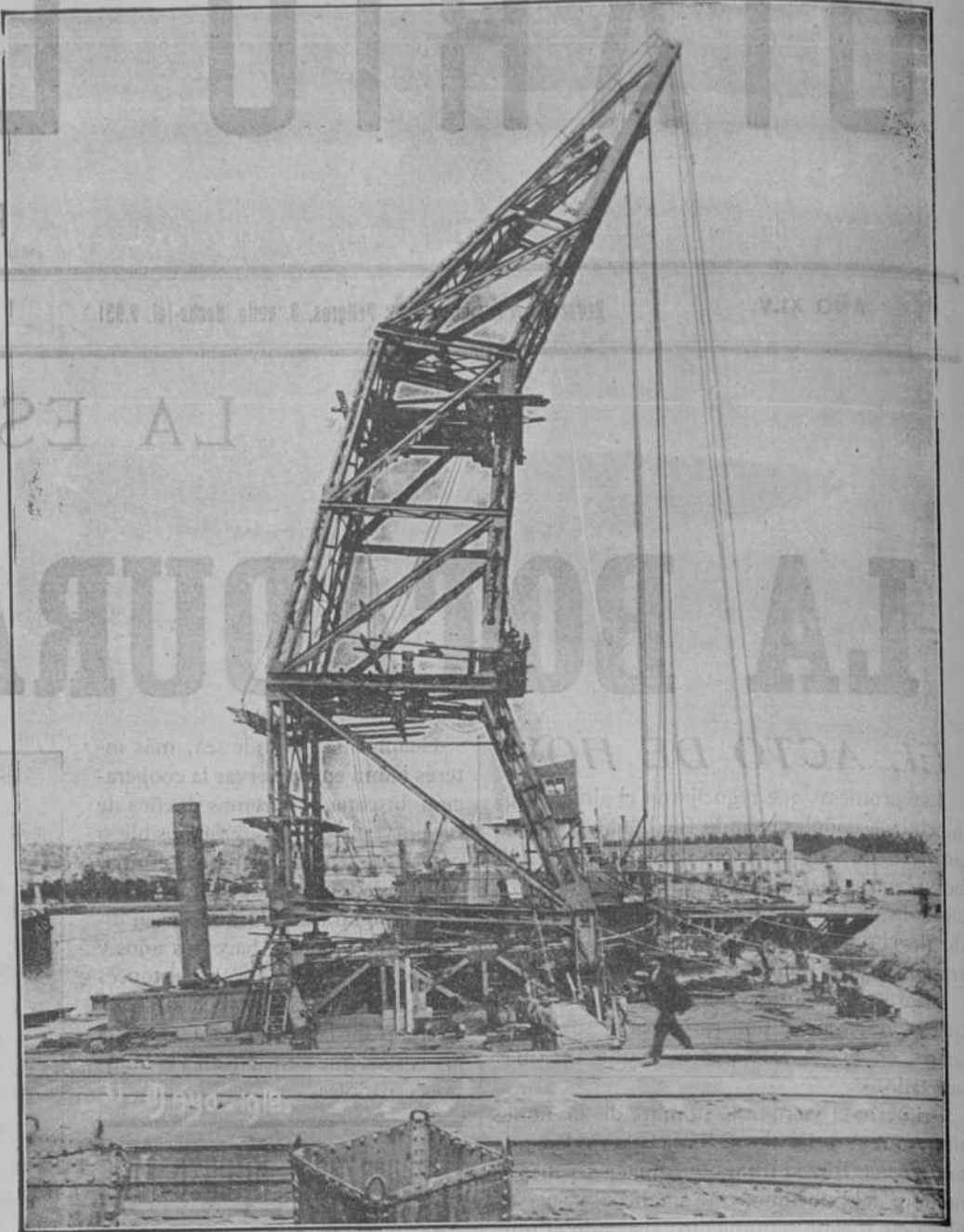
Sr. D. Joaquín Angoloti y Mesa. Secretario general de la Sociedad Española de Construcción Naval.

En la cámara de máquinas de estribor hay: turbina de alta presión de marcha adelante, turbina de alta presión de marcha atrás y turbina de baja presión de marcha adelante y atrás.

En la cámara de máquinas de babor hay: turbina de media presión de marcha adelante, turbina de alta presión de marcha atrás y turbina de baja presión de marcha adelante y atrás.

En cada cámara de máquinas hay un condensador principal con bombas centrífugas movidas por máquinas independientes de acción directa en duplicado para la circulación de agua de refrigeración para los tubos del condensador.

La maquinaria auxiliar en cada cámara de



Grúa flotante de 100 toneladas (Ferrol) de la Constructora.

EL ASTILLERO DE EL FERROL

La obra de la Sociedad Española de Construcción Naval

Después de muchos años de decadencia y abandono, el astillero de El Ferrol, el más importante de España, y actualmente uno de los mejores del mundo por su adelantada situación geográfica y las grandes mejoras realizadas en él por la Sociedad Española de Construcción Naval, ha renacido á la actividad desde que esta prestigiosa Empresa, en virtud de contrato con el Estado, se hizo cargo del mismo en 1909. A los que visitaron el establecimiento marítimo antes de esa fecha y lo recorran actualmente les parecerá un sueño la rapidez y total transformación sufrida, y que era imprescindible para llevar á feliz término en las condiciones y fechas señaladas la construcción de los tres acorazados *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*.

La Constructora Naval Española ha hecho honor á su nombre. Más de dos millones de pesetas han costado á la Sociedad la transformación operada, y para llegar á la cual tuvo que subarrendar la construcción del dique y del dragado de la dársena á la Casa Jackson Stiel, pagando la suma citada sobre la que recibe del Estado por estos trabajos.

Se han construido nuevos y soberbios talleres, se han mejorado notablemente los que ya existían, dotándose unos y otros de modernísimo y completo material, mejoras todas que quedan á beneficio del arsenal de El Ferrol.

Con ser todo esto mucho y muy importante, lo es aún más el hecho de haberse creado una industria en España á la que está reservado un gran porvenir: la de la construcción de turbinas.

La zona cedida á la Sociedad en el Arsenal comprende el taller de modelos, fundición, maquinaria, calderería, forjas, etc., y en el Astillero la totalidad de éste, que había sido usado por el Estado para la construcción de nuevos buques y de la maquinaria necesaria para los mismos.

En el Astillero se han hecho dos nuevas gradas de construcción y se les ha provisto de dos grandes grúas aéreas giratorias, movidas por electricidad, y capaces para levantar cinco toneladas de peso, dominando ambas gradas.

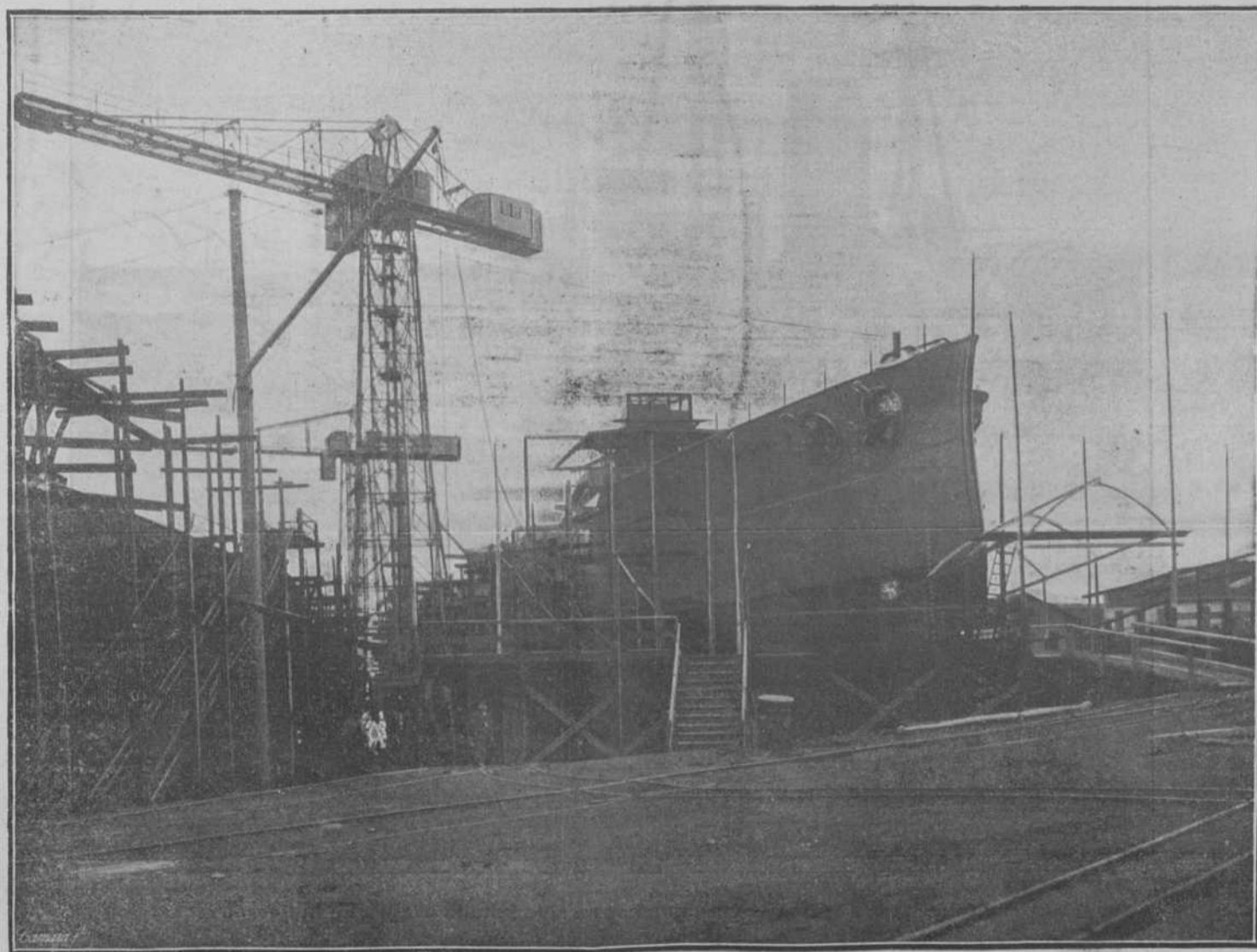
Estas grúas, con cuatro winches eléctricos que trabajan en combinación con plumas y pescantes capaces para levantar hasta tres toneladas de peso, constituyen los medios necesarios para el rápido montaje de los grandes buques.

Un taller de herreros de ribera de grandes dimensiones ha sido construido y provisto de toda la maquinaria más moderna para trabajar las pesadas planchas y barras que han de llevar los acorazados.

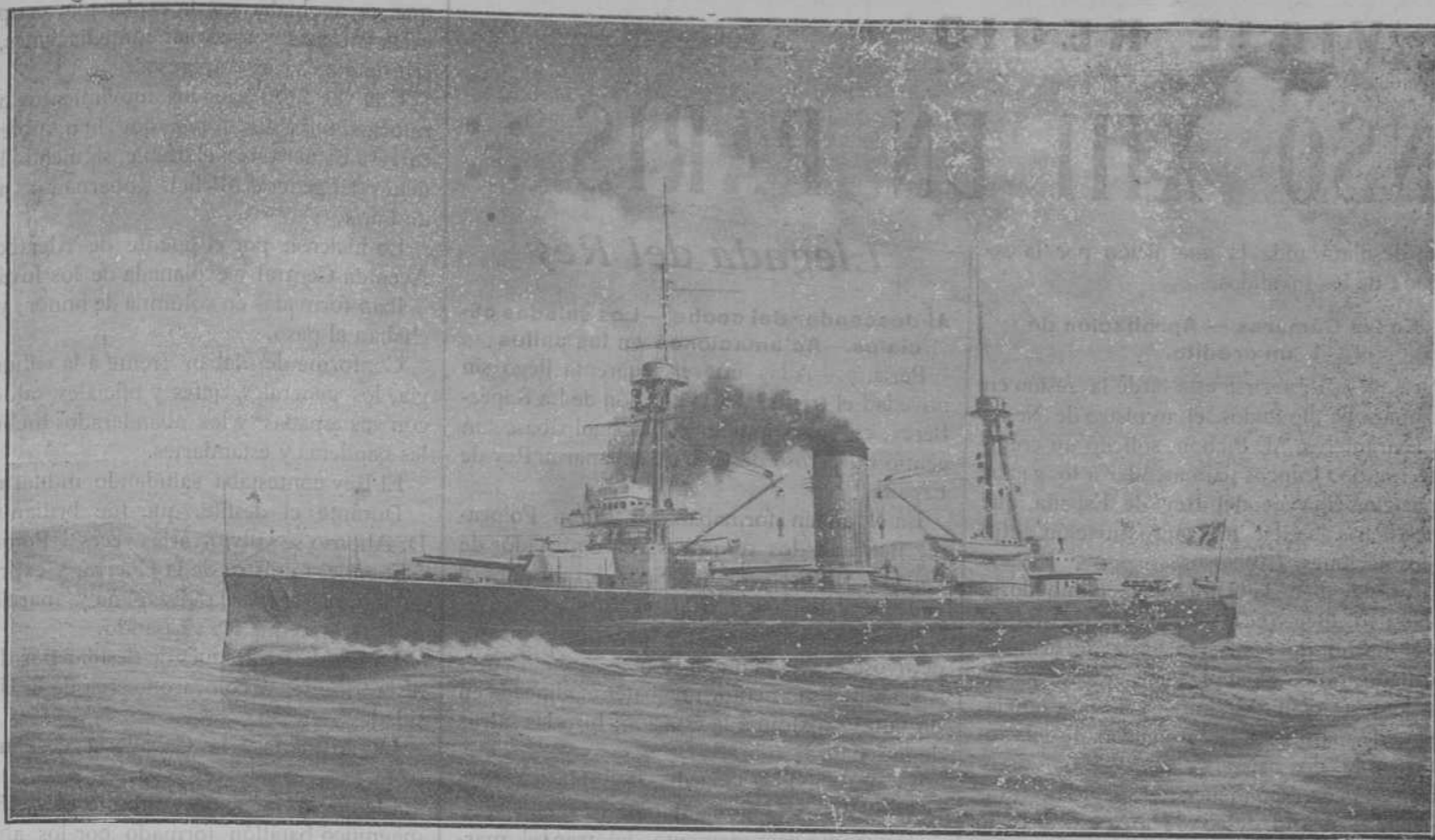
Se han construido y equipado un muelle con una grúa eléctrica de diez toneladas, en donde pueden de cargar con toda rapidez los barcos que traen materiales para la construcción de los buques, y un ferrocarril que recorre todo el Astillero.

Se ha instalado una nueva Central eléctrica, y todo el Astillero ha sido reformado en tal forma, que permite á la Sociedad el pronto cumplimiento de las obligaciones á que viene obligada por su contrato.

Como la Sociedad se obligó á construir en El Ferrol las turbinas para la maquinaria propulsora principal de los acorazados, habilitó un gran taller con toda la costosa maquinaria especial necesaria para la rápida ejecución de



El casco del acorazado «Alfonso XIII», que será botado al agua en El Ferrol hoy, visto de proa.



El acorazado «España».

esta clase de trabajo. Las antiguas grúas aéreas de mano en este taller y en el de maquinaria han sido sustituidas por grúas eléctricas, capaces para levantar 50 y 30 toneladas de peso, respectivamente, existiendo dos de cada una de estas capacidades en dichos talleres.

En el taller de fundición se ha introducido un nuevo cubilote con un horno adicional de secar, y durante los últimos dos años este taller ha dado un rendimiento de unas 25 toneladas de fundición por semana.

Al taller de maquinaria se ha agregado un nuevo departamento para la construcción de aletas de turbinas.

Los antiguos martinets de vapor en el taller de forjas han sido sustituidos por nuevos martinets electro-neumáticos, y en todos los diferentes talleres se han hecho nuevas instalaciones de maquinaria para modernizarlos por completo.

En el taller de calderería se instalaron nuevas grúas eléctricas, y está en estudio el proyecto de rehabilitar este taller para la construcción de las destinadas al tercer acorazado.

En el Arsenal se instaló una nueva central eléctrica, con potencia suficiente para el alumbrado de este departamento y para suministrar la energía necesaria para mover la maquinaria existente en el mismo.

Cerca del muelle de atraque se ha construido y habilitado un cómodo taller de monturas a flote, con toda la maquinaria necesaria para los trabajos de los electricistas, ajustadores, plomeros, etc., empleados en la terminación de los buques a flote.

Hasta ahora no existían en este Arsenal facilidades para los trabajos de galvanización, y la Sociedad ha instalado un magnífico taller para la ejecución de este trabajo por el procedimiento en caliente.

También funciona un departamento para el procedimiento electrolítico, esencial para la ejecución de los trabajos del establecimiento.

La maquinaria de turbina para los destructores, que también se construye en Cartagena, ha dado excelentes resultados en El Ferrol.

En este departamento también se ha hecho, durante los últimos años, una gran cantidad de reparaciones para los diferentes buques del Gobierno y algunos barcos mercantes que han entrado en El Ferrol de arribada forzosa.

Estado actual del acorazado «Alfonso XIII».

El acorazado Alfonso XIII ha caído al agua con su construcción tan adelantada, que en un plazo relativamente breve podrá quedar en condiciones de prestar servicio.

Tiene terminado completamente el forro interior, cuyo espesor es de 12 á 18 milímetros.

Detrás del blindaje, un forro estanco de 10 milímetros, que sirve de sujeción á aquél.

Terminadas también las quillas de balance, que son las planchas de acero, de sección triangular, de 70 centímetros de altura, éstas van solidamente unidas al forro y rellenas de madero.

La roda, que une á proa ambos costados del buque, es una hermosa pieza de acero fundido, de ocho toneladas de peso, y lo mismo es el codaste que termina la popa, aunque ésta, por su gran tamaño, es de dos piezas, que pesan, en junto, 13 toneladas.

Todos los mamparos ó divisiones interiores del buque que forman los distintos compartimientos del casco van terminados con sus fuertes estancas colocadas.

Desde la cubierta alta hasta 1,50 por debajo de la flotación lleva el blindaje formado por la faja, que es de dos hiladas de 230 y 150 milímetros de espesor; y la batería que va entre las cubiertas alta y principal la lleva terminada, faltándole únicamente los cañones de 10 centímetros que ha de llevar.

El peso del blindaje es próximamente de 3.000 toneladas, y procede de la casa Vickers y Armstrong Whitworth y Compañía.

Las cubiertas van todas concluidas, salvo pequeños detalles.

Debajo de la protectora, á proa, dos plataformas, donde estarán los paños de pertrechos, víveres, pólvora, etc.

La cubierta protectora, que es la más importante del buque, encierra todos los servicios citados, y, además, las cámaras de máquinas y calderas.

La cubierta principal lleva también terminados todos los camarotes, con sus portillas de luz colocadas, las cámaras del almirante y jefe, los comedores de éstos y los de los oficiales.

Sobre la cubierta alta, toda forrada de madera de tea, están habilitados puentes de proa y popa y caseta de combate del comandante.

El material empleado en la construcción es acero, procedente de la fábrica de Altos Hornos, de Bilbao, en su mayor parte remitido al El Ferrol en planchas y angulares, y trabajado en este Arsenal y Astillero.

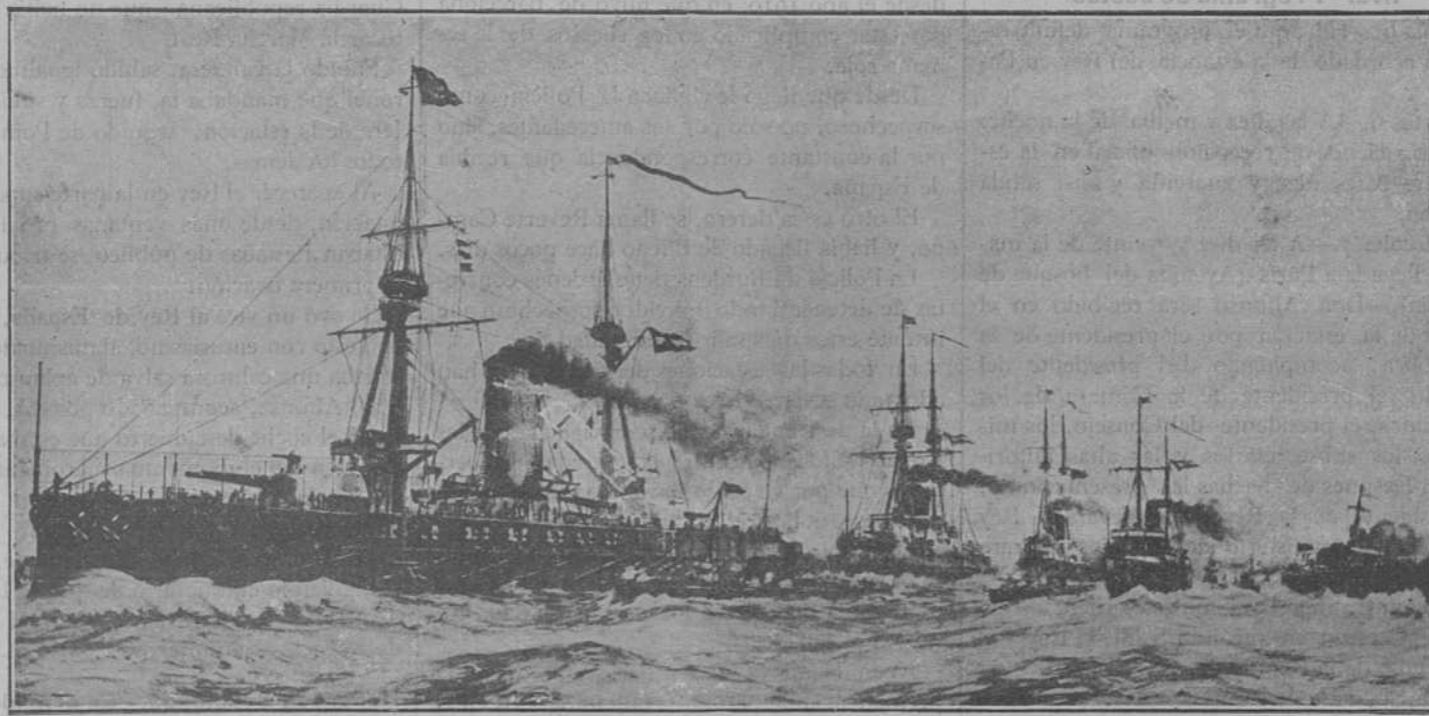
de las tierras que formaban la atagüa de cerramiento, situada á la entrada del dique, cuya operación está terminada, quedando franco y libre el acceso al mismo.

Por iniciativa del Sr. Gimeno, el nuevo dique llevará el nombre de la Reina de España, disposición que ha merecido generales elogios de todos los marinos.

EL FERROL, EN FIESTAS LLEGADA DE LA INFANTA ISABEL

Entusiasta recibimiento.—«Te Deum» en la iglesia de San Julián.—Recepción.

El Ferrol, 6.—A primera hora de la tarde llegó el tren que conduce á la infanta doña Isabel, tributándose á la augusta dama un recibimiento verdaderamente grandioso.



La futura escuadra.

UNA OBRA COLOSAL

El dique «Reina Victoria Eugenia»

Mañana se verificará con gran solemnidad la inauguración del nuevo dique construido en El Ferrol.

Dos años ha invertido la reputada firma de los Sres. Sir John Jackson Ltd. en la construcción. Para ello han acumulado sinnúmero de elementos auxiliares, grúas de vapor y eléctricas, bombas de achique, locomotoras y vagones para el transporte de materiales, transbordadores aéreos, hormigoneras, trituradoras, vías tablescas para la línea de pilotes, talleres, etc., etc. La excavación verificada fué de unos 140.000 metros cúbicos, que, salvo los primeros metros de la superficie, fueron excavados en roca pizarrosa. Los muros están hechos de hormigón hidráulico y todos los bordillos y escalonados son de sillería, como también las escaleras de servicio de los muros laterales.

En la construcción del zampeado y muros empleáronse 46.000 metros cúbicos de hormigón y más de 3.000 de sillería. El revestimiento granolítico ascendió á la cifra de 7.000 metros cuadrados. Tanto el dique como el barco-puerta están completamente terminados. En estas obras estuvieron empleados durante dos años unos 1.000 obreros.

La eslora es de 184 metros, la manga en la entrada de 31 y el calado sobre el zampeado del antedique es de 11,30.

El dique es capaz para buques de 20.000 toneladas. Para el achique tendrá dos bombas principales centrífugas, accionadas por motores de vapor que desarrollarán una fuerza de 235 caballos, para hacer trabajar las centrífugas á 370 revoluciones por minuto, permitiendo hacer el achique en cinco horas cuando se encuentre lleno el dique, cuya cabida es de 62.500 metros cúbicos.

En Octubre de 1912 se verificaron las pruebas oficiales del mismo, inundándolo por medio de sus galerías y cerrándolo con el barco-puerta: todas estas pruebas resultaron con éxito satisfactorio, y una vez terminadas se comenzaron los trabajos de dragado y extracción

En la estación esperaban á la infanta el ministro de Marina, el capitán general de la octava región, el comandante general del apostadero, el contralmirante jefe de la escuadra de operaciones, el gobernador militar, el Ayuntamiento en pleno, el gobernador civil de La Coruña y numerosos jefes y oficiales del Ejército y la Armada.

Una compañía del regimiento de Zamora, con bandera y música, tributó honores.

Al detenerse el tren especial, el gentío saludó á Su Alteza con una calurosa ovación, dándose entusiastas vivas al Rey, á la infanta, á España y á la Marina.

El alcalde dió la bienvenida á doña Isabel en nombre de la ciudad, y la ofreció un hermoso ramo de flores.

Luego cumplimentaron á la infanta las autoridades y otras personas.

Inmediatamente se organizó la comitiva, ocupando S. A. un landó con su dama, la señorita de Bertrán de Lis; el ministro de Marina y el alcalde de El Ferrol.

En otros carruajes siguieron las autoridades y Comisiones oficiales.

Daba escolta un escuadrón del regimiento de Caballería de Galicia, con banda de clarines y estandarte.

Al estribo derecho marchaba el capitán general, y al izquierdo el coronel Whither, jefe del 19.º escuadrón de Caballería.

Cerraba la marcha el gobernador militar de El Ferrol y numerosos ayudantes y agregados.

Desde la estación á la iglesia de San Julián cubrían la carrera seis compañías del regimiento de Zamora, la séptima Comandancia de Artillería de costa, con ocho baterías y bandera; de compañías de Carabineros y una de la Guardia civil.

Desde el templo al Arsenal formaban dos batallones del tercer regimiento de Infantería de Marina, Sección de Ingenieros y Artilleros de la Armada, la Escuela de Condestables, la Sección de Torpedistas, y las columnas de desembarco del Carlos V, del Princesa de Asturias y el Cetaño.

Durante el trayecto la infanta fué ovacionada incesantemente.

Las señoras arrojaban preciosos ramos de flores sobre el coche que ocupaba la augusta dama.

En el templo de San Julián fué recibida bajo palio.

Terminado el Te Deum se trasladó al Arsenal, sin que cesaran un punto las manifestaciones de entusiasmo.

Durante la recepción desfilaron ante Su Alteza todas las autoridades, numerosas Comisiones del Ayuntamiento, Diputación de La Coruña, Ejército y Armada; representantes de las Sociedades y muchas personas distinguidas de El Ferrol.

La infanta conversó con muchas personas, expresando su satisfacción por representar al Monarca en el acto de la botadura.

A las cuatro de la tarde embarcó en una falúa y se dirigió á Giralda.

El yate izó el pendón morado de Castilla, que saludaron con veintidós cañonazos las baterías de la plaza y los cañones de la escuadra.

La fiesta de aviación.—Vuelos de Poumet y Piñero.—Caida de este.—Aclamaciones á la Infanta.

El Ferrol, 6.—Esta tarde desembarcó la infanta para asistir á la fiesta de aviación.

Sólo tiene una herida levisima en la ceja izquierda.

El aparato resultó hecho añicos.

La infanta llamó al aviador y le colmó de elogios por su valentía.

Luego le dió la mano.

El público rompió entonces en aplausos.

Piñero fué aclamado por las señoras que ocupaban las tribunas.

Poumet dice que no se explica cómo pudo salvarse el piloto gallego.

A las seis de la tarde volvió á elevarse el aviador francés, aterrizando después de permanecer quince minutos en el espacio.

Al abandonar la infanta el aeródromo se repitieron las aclamaciones.

En el «Giralda».—Conando con la infanta. Iluminaciones

El Ferrol, 6.—La infanta doña Isabel, convida la fiesta aviatoria, se trasladó al Giralda y sentó á su mesa al gobernador civil de La Coruña, el alcalde de El Ferrol, el gobernador militar de la plaza, el comandante general del apostadero, el obispo de la diócesis, el contralmirante jefe de la escuadra, el almirante Auñón, el capitán general de Galicia y el juez de instrucción.

Durante la comida interpretó un concierto la charanga del yate real.

La población está animadísima.

Todos los edificios públicos se hallan iluminados.

Los buques de guerra destacan sus siluetas con bombillas eléctricas.

Continuamente llegan forasteros. El de los alojamientos es un problema difícilísimo de resolver.

Función de gala en Jofre.

El Ferrol, 7.—Anoche se celebró en el teatro Jofre la función de gala en honor de la infanta, resultando una fiesta brillantísima.

En el teatro y en el palco de S. A. daban guardia los guardiamarinas.

La sala presentaba un golpe de vista espléndido.

En los palcos veíanse hermosas mujeres con elegantísimas toilettes y adornándose con valiosas joyas.

Los militares vestían de gala y los paisanos de frac.

Los palcos estaban adornados con guirnaldas de flores.

A las diez y media llegó la Infanta, que fué recibida á los acordes de la Marcha Real.

El público, puesto en pie, le tributó una gran ovación.

Diéronse entusiastas vivas á España, á la infanta y á la Marina española.

La compañía infantil italiana representó La Geisha, obteniendo grandes aplausos, que fueron iniciados por la infanta.

S. A. se retiró del teatro á las doce y media, siendo despedida con una estruendosa ovación.

Cómo se hace el lanzamiento del «Alfonso XIII»

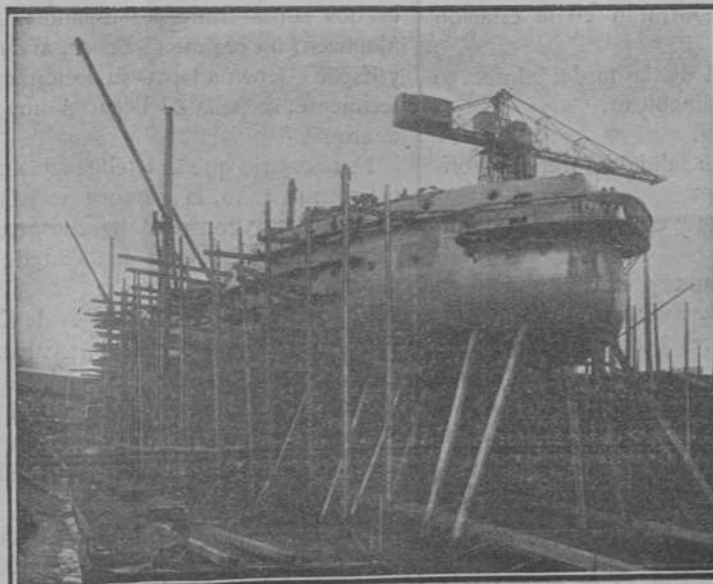
El lanzamiento del acorazado Alfonso XIII, que á la hora de la pleamar habrá caído al agua esta tarde en El Ferrol, se hace empleando el sistema de doble basada, que consiste en colocar dos mesetas de 160 metros de largo y 1,80 de ancho corridas por debajo del buque, á ambas bandas y á una distancia de seis metros. Estas mesetas están formadas por tosas de pino de 30 centímetros de lado, sólidamente unidas con pernos de acero, que descansan sobre picaderos muy próximos, apoyados directamente sobre el plan de la grada.

La cara alta de esta basada es un arco de gran radio, con objeto de que la pendiente vaya en aumento á medida que el buque va entrando en el agua, y que flote así más pronto.

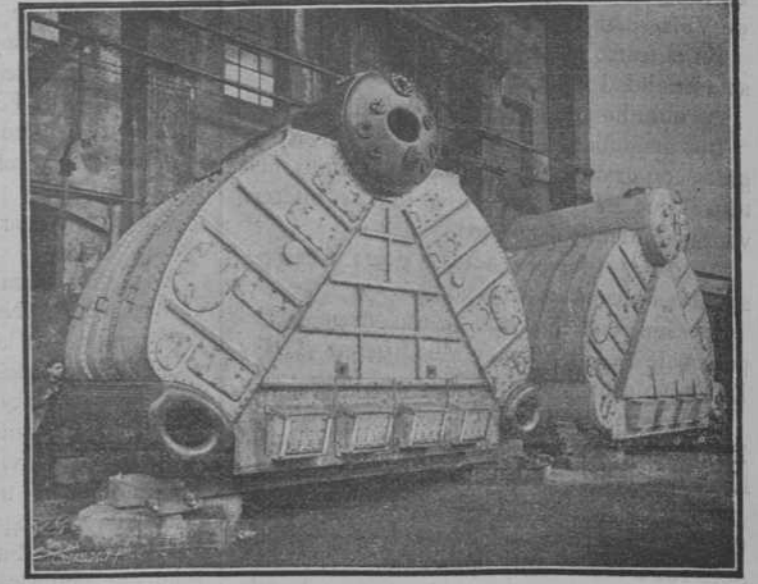
Dicha basada va perfectamente afirmada al terreno, con objeto de impedir que resbale al moverse el buque.

Sobre ella van las anguilas ó basada móvil, que es doble también, y formada del modo ya descrito para la basada fija, y del mismo ancho que ésta, llevando además una pestaña por el canto interior para impedir que se desvíen de su dirección en el acto del lanzamiento, á cuyo efecto también lleva corchetes interiores que impiden la aproximación de ambas correderas.

Sobre éstas va la curva que sirve de apoyo al buque, y se ajusta á la forma de los costados en la mayor parte de su longitud, con lo cual



El acorazado «Alfonso XIII» en el dique del Ferrol, visto de popa.



Dos de las doce calderas construidas en Barcelona para el «Alfonso XIII».

EL VIAJE REGIO

≡ DON ALFONSO XIII EN PARIS ≡

S. M. el Rey entra en Francia

París, 6.—A las diez y media en punto de la noche llegó a Hendaya el tren español en que viajaba D. Alfonso.

En la estación, adornada con flores, tapices y banderas francesas y españolas, esperaba al Rey un representante de M. Poincaré y las más altas autoridades militares y civiles del departamento.

Al entrar el tren en agujas la música del 49 regimiento de Infantería, encargado de tributar los honores, tocó la Marcha Real española.

El Soberano pasó revista a las tropas, conversó afectuosamente con las representaciones que le habían recibido, y transcurrido un cuarto de hora reanudó el viaje en el tren especial que se le tenía dispuesto, y cuya composición es la siguiente:

Furgón de cabeza; coche-comedor y coche-cama, de la Compañía de Wagons-Lits; dos coches-camas y otro salón, de la Presidencia de la República; otro coche-cama, de la Compañía citada, y uno de primera clase de la de París-Orleans.

En total, ocho unidades.

En la estación de Hendaya se habían adoptado severísimas medidas de previsión. No entraron en ella más que las personas investidas de una significación oficial.

Bayona, 7.—El tren regio ha pasado, sin novedad, por esta población.

Burdeos, 7.—A las dos y cinco de la madrugada llegó a esta capital el tren en que viaja D. Alfonso.

En la estación, ocupada militarmente, no se permitió la entrada al público.

El convoy se puso en marcha a las dos y cuarto.

La entrada en París.—Orden de la comitiva.—Programa de fiestas.

París, 6.—He aquí el programa definitivamente acordado de la estancia del Rey en París:

Martes 6.—A las diez y media de la noche: llegada a Hendaya; recepción oficial en la estación.—A las diez y cuarenta y seis: salida del tren.

Miércoles 7.—A las diez y veinte de la mañana: llegada a París (Avenida del bosque de Bolonia).—Don Alfonso será recibido en el andén de la estación por el presidente de la República, acompañado del presidente del Senado, el presidente de la Cámara de los Diputados, el presidente del Consejo, los ministros, los subsecretarios y las altas autoridades. Después de hechas las presentaciones, el presidente de la República llevará al Rey al palacio del ministerio de Negocios Extranjeros.

La comitiva marchará con este orden:

1.º Carroza en que irán S. M. el Rey y el presidente de la República.

2.º El conde de Romanones y el presidente del Consejo de ministros de Francia, con el coronel Latrie.

3.º El ministro de Negocios Extranjeros y el embajador, Sr. Villaurrutia.

4.º El coronel Echagüe, M. Martín y el conde de Aybar.

5.º El barón de Casa-Davalillo, el señor Quiñones de León, el teniente Rivas y un oficial francés.

6.º D. Daniel López, D. Manuel Brocas, el Sr. Entrerriós y el jefe del escuadrón.

Desde la estación hasta el ministerio de Negocios Extranjeros cubrirán la carrera 40.000 hombres de todas las Armas.

A las doce y treinta de la tarde almuerzo en el palacio del Elíseo.

A las dos y treinta: visita a la Escuela militar.

A las seis y treinta: recepción diplomática en el palacio de Negocios extranjeros.

A las siete y cuarenta y cinco: comida oficial en el palacio del Elíseo.

Jueves 8.—A las ocho de la mañana: el presidente de la República va a buscar al Rey al palacio de Negocios extranjeros para marchar a Fontainebleau.

A las ocho y treinta y cinco: salida de la estación de Lyon.

A las nueve y veinte: llegada a Fontainebleau. El prefecto del Sena y el Arce y el alcalde de Fontainebleau se encontrarán en la estación para saludar al Rey.

A las doce y treinta de la tarde: almuerzo en el castillo de Fontainebleau.

A las tres: carrousel.

A las cinco y veinte: salida del tren de Fontainebleau.

A las seis y cuarenta y cinco: llegada a París.

A las siete y cuarenta y cinco: comida en el Ministerio de Negocios Extranjeros.

Viernes 9.—A las tres y treinta de la tarde: visita al Petit Palais.

A las cinco y quince: Centro de Aviación.

A las siete y quince: marcha a la estación.

A las siete y treinta: salida del tren.

Como detalle, transmito una novedad introducida en el programa: los alumnos de la Escuela Militar de Saint-Cyr y los de la Escuela Politécnica cubrirán la carrera en lugar preferente de la llegada del Rey.

Después que entre el Soberano en el Minis-

terio, desfilará toda la guarnición por la explanada de los Inválidos.

En las Cámaras — Aprobación de un crédito.

París, 6.—Al abrir esta tarde la sesión en la Cámara de diputados, el ministro de Negocios Extranjeros, M. Pichon, solicitó un crédito de 192.000 francos para atender a los gastos que origine el viaje del Rey de España, que viene a París a sellar una aproximación entre las dos naciones. (Aplausos.)

El presidente de la Comisión dictaminadora, M. Noulon, dice que el viaje de D. Alfonso, por el hecho de realizarse a raíz de firmarse el tratado franco-español, tiene el carácter de una demostración de simpatía hacia Francia, y pone de manifiesto la cordialidad de relaciones entre los dos países.

En justa correspondencia, el Gobierno francés tiene el mismo deseo de asegurar al regio huésped una acogida que sea un testimonio evidente de nuestra satisfacción y nuestros sentimientos.

El crédito ha sido aprobado, por 500 votos contra cuatro. Se han adherido los socialistas unificados.

En el Senado ha sido también aprobado por 293 votos contra uno.

Medidas de precaución.—Anarquistas detenidos.

París, 6.—La Policía continúa ejerciendo activísima vigilancia en la frontera y en ciudades francesas que desde hace algunas semanas están infestadas de anarquistas españoles.

El anarquista detenido en Beziers es obrero pintor, natural de Barcelona, y compañero del detenido en Montpellier, con quien estaba en continuas relaciones.

En Burdeos han sido detenidos otros anarquistas españoles.

Uno de ellos se llama Galiarte, trabaja en una fábrica de alpargatas y reside en Burdeos desde el año 1910, en que huyó de Barcelona por estar complicado en los sucesos de la semana roja.

Desde que llegó le vigilaba la Policía como sospechoso, no sólo por sus antecedentes, sino por la constante correspondencia que recibía de España.

El otro es cañero, se llama Reverte Campo, y había llegado de Bilbao hace pocos días. La Policía de Burdeos tiene órdenes concretas de detener a todo individuo sospechoso que intente estos días salir de la ciudad.

En todas las estaciones del trayecto se han adoptado severas precauciones.

En la de Hendaya, que será vigilada por las tropas, sólo se permitirá la entrada a las personas que por su cargo hayan de recibir al Monarca español.

Lo propio sucederá en París. No se permitirá el paso al andén de la estación del Bosque de Bolonia más que a los personajes de la comitiva oficial.

Ni en Hendaya ni en París se permitirá la permanencia de periodistas ni fotógrafos en el andén.

La Prensa francesa.

París, 6.—La Liberté, en un artículo dedicado al Rey de España, dice que D. Alfonso es esperado con viva satisfacción por el Gobierno de la República y con simpatía cordial y espontánea por el pueblo.

Las manifestaciones de unos cuantos sindicalistas—añade—sólo sirven para subrayar más la unanimidad de esta acogida.

Recuerda luego La Liberté las dificultades pasadas, y dice que, una vez zanjadas, sólo queda el recuerdo feliz de la influencia personal que en ellas tuvo el Rey.

La visita de D. Alfonso tiene gran importancia para Francia y España, que van a abordar unidas una gran obra de civilización europea. Este viaje servirá para llevar a cabo la unión indispensable de las dos naciones hermanas del Mediterráneo, entre las cuales hay un vínculo común más fuerte que todas las eventualidades. Este vínculo es la coincidencia de la comunidad de intereses. La visita real confirma ahora que esta comunidad de intereses está cimentada en una comunión de sentimientos.

Le Journal, comentando el viaje de D. Alfonso, dice que en Marruecos, por encima de las dos zonas francesa y española, subsiste el Maghzen; un régimen interior, al cual Francia y España deben adaptar su acción, apoyándole lealmente, so pena de llegar a una verdadera anarquía.

Es necesario que la inteligencia sea completa, porque si no, la ruptura sería inevitable. El Rey D. Alfonso lo ha comprendido perfectamente, y ésta es la finalidad de la inteligencia.

El pueblo francés debe al Rey de España una acogida entusiasta por esta iniciativa.

L'Intransigent publica un telegrama de Madrid, en el que se asegura que el conde de Romanones, antes de emprender su viaje a París, ha redactado su testamento, y añade como comentario:

«Es de hombres prevenidos tal disposición; pero en estas circunstancias será inútil, porque París sabrá defender a sus nobles huéspedes españoles.»

Llegada del Rey

Al descender del coche — Los saludos oficiales.—Acclamaciones en las calles.

París, 7.—A las nueve y cuarenta llegó sin novedad el tren real a la estación de La Rapée-Bercy, en cuyas inmediaciones agolpábase un gentío numeroso deseoso de aclamar al Rey de España.

En el andén formaban un grupo Poincaré, Barthou, los ministros, el embajador de España, el prefecto del Sena, los alcaldes y concejales de París y los periodistas.

Frente a este grupo, que presidía Poincaré, detúvose exactamente el tren.

En aquel momento, una batería, alineada en un talud próximo a la estación, hizo las salvas de ordenanza.

La música de la Guardia Republicana tocó la Marsellesa y luego la Marcha Real.

Descendió primeramente del tren el marqués de la Torreçilla.

Luego lo hizo el Rey.

Los guardias republicanos presentaron armas.

Vestía Su Majestad uniforme de general de Artillería.

Tras él descendió Romanones y después los miembros de la Misión agregada a la persona de Su Majestad y las personas del séquito Real.

Adelantóse Poincaré, estrechó la mano a D. Alfonso y le saludó en breves y efusivas frases.

El Rey contestó amablemente.

Después saludó Poincaré a Romanones.

Saludaron también a S. M. y al conde: Barthou, los ministros, el prefecto del Sena, el alcalde de París, el Sr. Ruiz Jiménez, el embajador de España y demás personas que había en la estación.

Después de terminadas las presentaciones y los saludos, S. M. revisó la compañía de la Guardia republicana, que no había cesado de tocar la Marcha Real.

Saludó la bandera, saludó igualmente al coronel que mandaba la fuerza y subió la escalera de la estación, seguido de Poincaré y de todos los demás.

Al aparecer el Rey en la parte superior de la estación, desde unas ventanas próximas, que estaban atestadas de público, se tributó al Rey la primera ovación.

Se oyó un viva al Rey de España, al que se contestó con entusiasmo, al mismo tiempo que sonaba una calurosa salva de aplausos.

D. Alfonso, acompañado por M. Poincaré, tomó el coche descubierto que estaba preparado, y en aquel momento sonaron nuevos vítores y aplausos, que ya no cesaron hasta que desapareció la comitiva.

D. Alfonso saludaba militarmente.

Siguiendo el itinerario de que ya hemos dado cuenta, la comitiva se dirigió al ministerio de Negocios Extranjeros.

Honores y ovaciones.—En el ministerio de Negocios Extranjeros.—Presenciando el desfile.

Al paso del Rey de España, las tropas que formaban en todo el trayecto rendían los honores de jefe de Estado.

Los tambores y las bandas de música de cada regimiento, al llegar el Rey a la cabeza del mismo, entonaban la Marsellesa.

Desde la estación hasta el ministerio de Negocios Extranjeros no cesaron un momento las aclamaciones y los aplausos.

El recibimiento es entusiasta, cariñosísimo, como se presume por los preparativos que se habían hecho y por las grandes simpatías que la figura del Rey de España despierta en París.

El cuadro que todo el trayecto ofrece es magnífico.

El Rey no puede conversar con M. Poincaré, porque tiene que corresponder constantemente a los saludos y a las ovaciones que la multitud le dirige, saludando también y sonriendo.

En el rostro del Rey se advierte la satisfacción que tan cariñosa acogida le produce.

En esta forma, que no detallo más porque sería repetir cuanto va dicho, llegó el coche que conducía a D. Alfonso y a M. Poincaré al ministerio de Negocios Extranjeros.

Frente al ministerio de Negocios se apiñaba enorme multitud.

Esta, cuando aparecieron el Monarca español y el Presidente de la República, rompió en una prolongada salva de aplausos y vitoreó a D. Alfonso.

Este se puso en pie en el carruaje al mismo tiempo que M. Poincaré, y permaneció así algunos momentos, saludando al gentío que le ovacionaba.

Su Majestad entró en el ministerio de Negocios Extranjeros para descansar breves instantes.

Momentos después volvió a salir y se dirigió a pie a la tribuna acompañado por M. Poincaré.

Con el Rey ocuparon la pequeña tribuna levantada frente a la explanada de los Inválidos Poincaré, Barthou, los ministros y subsecretarios, el embajador de España, el séquito del Monarca y las autoridades parisienses.

Al aparecer S. M. en la tribuna, la multitud

que se agolpaba en la explanada, ocupando otras tribunas y todas las inmediaciones, prorumpió en vivas y aplausos.

Una vez ejecutados los movimientos preparatorios, todas las tropas que han cubierto la carrera comenzaron el desfile, siguiendo las órdenes del general Michel, gobernador militar de París.

Lo hicieron por el puente de Alejandro I, Avenida Central y explanada de los Inválidos.

Iban formadas en columna de honor, y marchaban al paso.

Conforme desfilaban frente a la tribuna regia, los generales, jefes y oficiales saludaban con sus espadas y los abanderados inclinaban las banderas y estandartes.

El Rey contestaba saludando militarmente.

Durante el desfile, que fué brillantísimo, D. Alfonso se volvió varias veces a Poincaré y a Etienne, ministro de la Guerra, y expresó su admiración por la disciplina y marcialidad de las tropas que iban pasando.

Las músicas, después de desfilarse por delante de la tribuna, se colocaron cerca de la Universidad.

La Artillería y la Caballería desfilaron al trote.

Llamó la atención, durante el desfile, el magnífico batallón formado por los alumnos de la Escuela Militar de Saint-Cyr.

Almuerzo en el Elíseo.

Terminado el desfile, S. M., acompañado de M. Poincaré, repasó el Sena y marchó al Elíseo, en donde el presidente de la República le ha obsequiado con un almuerzo íntimo.

INFORMACION DE MARINA

Reales órdenes.

Concede la vuelta al servicio activo al segundo maquinista D. Saturnino Uriarte.

Nombra al teniente de navío D. Luis García de Caveda ayudante interino de Zumaya.

Asciende a su inmediato empleo al maestro armero de segunda clase de Infantería de Marina Rafael González García.

Concede licencia por enfermo al primer médico D. Alfonso Cano.

EN ALMANSA

JUEGOS FLORALES

Los Juegos florales celebrados en Almansa, por iniciativa de La Festival Almansana, han constituido una fiesta extraordinariamente animada y brillante, que honra a sus organizadores.

El aspecto del teatro era realmente deslumbrador, lamentando todos la ausencia del diputado por el distrito, D. Fernando López Monis, aún no restablecido de su enfermedad.

El poeta premiado, D. Julio Bernacer, eligió reina de la fiesta a la bellísima almanseña señorita Concha García Montaner, que ocupó el trono rodeada de las señoritas Fernández, Reig, Díaz, Navalón, Ibañez, Parra, Rodríguez y Martínez, que formaban su Corte de amor.

De heraldos actuaron las niñas María Enriquez y Pepita Coloma.

Actuó de mantenedor el elocuente diputado a Cortes y presidente de la Juventud liberal monárquica, D. Alfonso Ruiz de Grijalba, quien pronunció un bellísimo discurso.

Comenzó haciendo una breve exposición del origen y significación de los Juegos florales. Atacó duramente a los que quieren convertir estos certámenes en algunas regiones en actos políticos de carácter separatista. Dijo que tanto el bizañtarrismo como el separatismo catalán constituyen un deshonor para España y una vergüenza para los españoles, y que es preciso robustecer cada día más el sentimiento de la unidad nacional, único modo de preparar el resurgimiento de España.

—España— dice—, por la riqueza de su suelo y de sus minas, el progreso de su industria y de su comercio y la vitalidad de su raza, puede y debe llegar a ser una gran potencia europea.

Se lamenta de que algunos partidos que se llaman españoles, como el partido radical, por ejemplo, se opongan a todo intento de engrandecimiento nacional.

Esos hombres que aspiran gobernar a España sin fe en sus grandes destinos confunden la misión del gobernante con el oficio del sepulturero.

Alude a la misión política de la juventud, llamada a remozar los partidos y nacionalizar los programas, concluyendo con el nepotismo enervante y preparando los presupuestos de la regeneración nacional, dedicados a la enseñanza, a las obras de comunicación y de riego y a la construcción de una escuadra capaz de amparar nuestras costas y defender mar adentro el honor de España.

Entona un himno a la mujer española, en quien reside toda la inspiración y el vigor de la raza, exhortándola a influir sobre los hombres para que coadyuven al progreso y al engrandecimiento de la patria.

Terminó reclamando un recuerdo de respeto y adhesión al Rey, cuyo valor y serenidad pasarán a la Historia como virtudes legendarias.

El orador fué interrumpido varias veces con grandes aplausos, y al final se le tributó una ovación que duró algunos minutos, siendo después felicítisimo.

el barco, el día de la botadura, sólo descansará sobre la basada dicha, desapareciendo los pisadores y toda la puntalería que hasta la fecha le sirven de sostén.

Las caras de deslizamiento de la basada están perfectamente enebadas con dos meses de anticipación a la fecha de la botadura, y para impedir el resbalamiento mientras no llega la fecha oportuna hay instaladas cuatro prensas hidráulicas, que actúan sobre los extremos de unas palancas que contienen por los opuestos a las anguilas móviles, mientras no llega el momento preciso.

Las retenidas principales consisten en seis llaves ó corchetes, apoyados con un extremo en la basada fija, y por el otro en la móvil.

Sobre cuatro de estas llaves habrá otros tantos pesados lingotes colgados de cuerdas de cáñamo, que concurrirán a un punto situado en la tribuna regia. Por encima de dicha cuerda de unión hay una cuchilla pendiente de una cinta de seda, la cual, al ser cortada por la infanta, dejará caer la cuchilla sobre la cuerda, cortándola y cayendo al mismo tiempo los cuatro lingotes sobre las cabezas de las cuatro llaves; a la vez las abrirán, quedando el barco libre para moverse una vez vencida la adherencia entre las caras de asiento.

Si ésta fuera tal que el buque no arrancase, se iniciaría el descenso de la basada móvil, haciendo funcionar cuatro potentes gatos eléctricos, situados delante de la cuna y capaz de hacer un esfuerzo de 240 toneladas. La cuna que lleva el buque, como no va ligada a él, flota después del lanzamiento.

Al entrar la quilla del barco en el agua, los buques de guerra hacen salvas, y las músicas ejecutan la Marcha Real.

El ministro de Marina visita el acorazado "España"

El Ferrol, 6.—El señor ministro de Marina, que desde su llegada a este Apostadero está recibiendo constantes demostraciones de las simpatías que disfruta en la Marina y entre los amantes de la reconstitución del poder naval, ha visitado hoy el acorazado España.

Le acompañaban los generales Pidal, Barriere, Miranda y Comerma; los ingenieros ingleses Black y Spiers, y los altos empleados de la Constructora Naval.

Recorrió todas las dependencias, el buque y los diques, y todo lo inspeccionó detenidamente.

No se ve ninguna maquinaria; toda va cubierta con una envoltura de amianto, y nada, si no es el regulador, acusa cuándo funciona la enorme mole.

Pero lo que más despertó la admiración de los visitantes fué la visita a la torre de popa.

Van en ella dos cañones de 30,5 centímetros y unas piezas que miden 15 metros y se manejan, sin embargo, como si fuesen un juguete.

El jefe de la artillería de España, capitán de corbeta Sr. González Olló, y el teniente de navío Sr. Moreu, hicieron funcionar las piezas admirablemente.

El ministro revisó luego la enfermería del buque, que tiene un departamento especial para enfermedades infecciosas, tributando grandes elogios a su instalación.

El ministro visitó también la central eléctrica, inspeccionando los movimientos de las turbinas.

El ingeniero Mr. Spiers, con un pequeño volante, hizo mover una hélice igual a la del acorazado España.

El Sr. Gimeno mostró interés vivísimo en apreciar todos los detalles, y sus acompañantes observaron la competencia del ministro en cuantos asuntos se relacionan con el poderío naval.

El Sr. Gimeno ensalzó grandemente la construcción del acorazado España y dedicó elogios a la Constructora Naval, que cumple fielmente el contrato. Tuvo frases muy cariñosas para los obreros españoles por lo acabado de la mano de obra.

Después de la revista fué obsequiado con un espléndido lunch. Al final dedicó un brindis al Rey, a España y al Ejército de mar y tierra.

Un estreno de Villaespesa

«Doña María de Padilla.»

Sevilla, 7.—Anoche se estrenó en el teatro Cervantes por la compañía Guerrero-Mendoza, en función de despedida, la nueva obra teatral de Villaespesa Doña María de Padilla.

En el teatro había un lleno enorme, ni una sola localidad vacía.

La obra ha tenido un éxito grandioso. Los magníficos versos del drama fueron acogidos con grandes ovaciones, y el asunto, más teatral que EL Alcázar de las Perlas, interesó verdaderamente al público.

Al final de todos los actos el poeta Villaespesa salió a escena muchas veces.

La Guerrero hizo una creación genial del personaje de la Padilla, y Mendoza en el Rey D. Pedro estuvo también inspiradísimo.

De los demás se distinguieron notablemente las señoras Salvador y Jiménez y la señorita L. de Guevara.

Martínez Tovar creó admirablemente el papel de D. Fadrique, y Mariano Díaz de Mendoza fué también muy aplaudido.

En Sevilla el estreno de la nueva obra de Villaespesa ha constituido un verdadero acontecimiento artístico.

INFORMACION DE GUERRA

Gratificación.

Se concede la gratificación anual de 1.500 pesetas al capitán de Artillería, con destino en la Fábrica de pólvoras de Granada, D. Manuel Pareda.

Escuela de Guerra.

Se ha concedido la separación de dicho Centro al primer teniente de Infantería D. Santiago Amado.

Profesorado.

Ha sido nombrado ayudante de profesor de la Academia de Intendencia el oficial segundo D. José Martín Urbina.

Junta de damas.

Mañana publicará el Diario Oficial una Real orden dando las gracias á las damas de la sección auxiliar de la Comisión Central de la Cruz Roja y Madres del Buen Consejo por los patrióticos y humanitarios servicios prestados en la última campaña.

Clasificación.

Ha sido declarado apto para el ascenso el comandante segundo teniente de Alabarderos D. Luis Palanca Monzón.

Ascenso.

Ascende á capitán el primer teniente de la Escala de reserva de Caballería D. Joaquín Ruiz García.

Ayudante.

Ha sido declarado apto en el cargo de ayudante de campo del infante D. Carlos el marqués de Mesa de Asta, ascendido recientemente á teniente coronel de Estado Mayor.

El general Wey.

El capitán general de la cuarta región, don Valeriano Weyler, conferenció ayer con el ministro de la Guerra, y hoy ha regresado á Barcelona.

Visitas al ministro.

Hoy han visitado al ministro de la Guerra el ex ministro conservador Sr. Sánchez Guerra, los senadores Sres. García Gómez y Sarthou, y los diputados Sres. Macorra y Mons.

Revista de Tribunales

SUPREMO

Un diputado á Cortes procesado.

La Sala segunda del Tribunal Supremo se reunió ayer para juzgar al diputado á Cortes por Villanueva y Geltrú, D. José Bertrán y Musitu.

Según el querellante, representado por don Rosendo Castell, en un artículo publicado en el periódico El Baluarte, que se tira en Sitges, se vertieron conceptos injuriosos y se profirieron frases calumniosas al juzgar la gestión del secretario de aquel Ayuntamiento, señor Juliá.

Según la acusación, han concurrido las circunstancias agravantes de premeditación, alevosía, abuso de superioridad y algunas más, solicitando por las injurias la pena de seis años de destierro y 2.500 pesetas de multa; por la calumnia, cuatro años y dos meses de prisión correccional y 5.000 pesetas, y además 80.000 pesetas de indemnización al Sr. Juliá por el daño ocasionado.

Defendió al Sr. Bertrán y Musitu el distinguido abogado Sr. Ossorio y Gallardo, que pronunció un elocuente informe, abogando por la absolución de su patrocinado.

AUDIENCIA

En lo Civil.—Una apelación.

D. Patricio Seijo falleció habiendo otorgado testamento en el que instituyó herederos á cua-

tro de sus hermanos, de los cuales uno había fallecido antes que el testador.

Dos de estos herederos, D. Leopoldo Seijo y D. Vicente Barberá, en nombre de su esposa, presentaron demanda contra el otro, doña Josefa Seijo, solicitando que la institución de heredera ordenada por el testador á favor de doña Josefa se considerase como de legataria, por haber sido instituida en cosa cierta y determinada; que los demandantes, en cambio, tienen la consideración de herederos universales, ya que se dispone en el testamento que se les adjudiquen todos los demás bienes que pertenecían al testador, y que, en consecuencia, la parte correspondiente al heredero fallecido, á quien hay que considerar también como legatario, debe adjudicarse por partes iguales á los demandantes como herederos universales del difunto.

Se opuso á la demanda doña Concepción Seijo; estimando que todos habían sido instituidos herederos á título universal y que entre todos habían de repartirse los bienes del heredero premuerto.

El Juzgado de primera instancia de la Universidad falló, absolviendo de la demanda á doña Concepción Seijo, y contra el fallo interpusieron apelación los demandantes, cuya vista ha tenido lugar hoy ante la Sala primera, defendiendo á los apelantes el ilustre jurista consulto D. Juan de la Cierva, sosteniendo que las palabras de heredero ó legatario que use el testador no son las que determinan el concepto jurídico de la institución, sino el carácter de ésta, siendo heredero el que sucede á título universal y legatario el que sucede á título particular.

Se opuso á la apelación el decano Sr. Díaz Cobena.

Revisión del crimen de la calle de Núñez de Balboa.

Ante el Jurado de la Sección tercera se ha celebrado hoy la revisión por nuevo Jurado del crimen de la calle de Núñez de Balboa.

El hecho objeto de esta causa ya es conocido de los lectores.

Antonio Manuel Félix Martínez, que acompañaba á doña María Gransaren, cuestionó con Ramón Méndez, y haciéndole un disparo le produjo la muerte en el acto.

Celebrada la vista, fué absuelto el procesado por el Tribunal del Jurado.

El Ministerio fiscal está representado por el Sr. Laligne, y la acusación privada por el letrado Sr. Barriobero.

Defiende al procesado el Sr. Doval.

R. Dolz

El "Princesa," en Malta

Esta mañana ha fondeado en Malta el crucero Princesa de Asturias en su viaje á Constantinopla para relevar al Reina Regente.

VIDA TEATRAL

Comedia.

Pasado mañana viernes, séptimo de moda, se representará la preciosa comedia en tres actos El genio alegre.

El sábado, beneficio de la Sociedad de socorros de empleados de Hacienda, se pondrá en escena la comedia Mundo, mundillo... y El agua milagrosa.

El miércoles de la próxima semana celebra su beneficio Irene Alba con el estreno de la obra en un acto y tres cuadros, original de Gonzalo Valero Martín, titulada La bestia humana, y el estreno de la comedia en tres actos, en prosa, original de Antonio Domínguez, titulada La buena voluntad.

Cómico. Hoy miércoles se verificará, á las diez menos cuarto de la noche, en sección sencilla, el estreno de la zarzuela cómica en un acto, original de los señores García Alvarez, Asenjo Mas y maestro Alonso, El bueno de Guzmán.

BOLSA DE MADRID

COTIZACIÓN OFICIAL COMPARADA

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 5, Día 6. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Bancos y Sociedades, and Otros valores.

LA BOTADURA

A las seis y media nos telefonan desde el ministerio de Marina la grata noticia de haber caído de su grada el Alfonso XIII, entrando sin el menor incidente en las aguas de la ría ferrolana.

¡Viva España! ¡Viva el Rey!

LO ALIMENTICIO DE LOS HUEVOS

Los huevos constituyen por sí solos una comida; todos los elementos necesarios para el sustento del hombre se hallan contenidos dentro de los límites que forma la cáscara del huevo y en las mejores proporciones y de la manera más gustosa. Pasados por agua los huevos son muy saludables. Los maestros de la cocina francesa afirman, sin embargo, que es fácil prepararlos de quinientos modos distintos, cada uno de los cuales es, no solamente económico, sino saludable en el más alto grado. Ningún apetito «honrado» rehusó jamás un huevo en alguna forma. Los huevos son la nutrición en la forma más portátil, más concentrada.

Hay pueblos enteros que jamás prueban otra clase de alimento animal. Los Reyes los comen al natural con tanta disposición como el más humilde mercachifile. Los huevos son el alimento del sabio mucho más que el pescado, por ser régimen acuoso. Contienen fósforo, que es nutrimento cerebral, y azufre, que desempeña muchas funciones en la economía animal. Y son el mejor alimento para los niños, siendo así que contiene en forma compacta todo lo que requiere para su desarrollo el esqueleto tierno. Pero los huevos son, no sólo alimento, sino medicina también.

La clara es uno de los remedios más eficaces para las quemaduras y el aceite que se extrae de la yema es considerado por los rusos como un ungüento milagroso para las cortaduras, los golpes y los rasguños. Un huevo crudo tragado á tiempo despega una espina de pescado adherida á la garganta y la clara de los huevos convierte el mortal sublimado corrosivo en dosis tan inocua como la del calomel.

Los huevos fortifican al tísico, vigorizan al débil y casi convierten al más susceptible en inmune contra la ictericia en sus formas más fatales.

EL SIGLO XX

Fuencarral, 6. Madrid. Aparatos para luz eléctrica: Vajillas de todas las marcas: Lavabos y objetos para regalos.

Veronés -- Fotógrafo

San Bernardo, 52 -Madrid. Tres retratos artísticos: 3 pesetas

Espec'áculos para hoy

ESPAÑOL.—A las 9 3/4 (popular, compañía Tallaví), Los muertos. Amor á oscuras. COMEDIA.—A las 9 1/2 El premio Nobel.

LARA.—A las 10 (sencilla), ¡Las mocitas del barrio. A las 11 (doble), Madrigal (dos actos.) A las 7 (doble), Madrigal. ZARZUELA.—A las 9 1/2, Los muñecos APOLO.—A las 7 (doble), Los cadetes de la reina.—La Fornarina. A las 10, La canción húngara A las 11 1/4 (doble), Las musas latinas. La Fornarina.

COMICO.—A las 7, El bueno de Guzmán. A las 9 3/4 (doble), La Piruta A las 11 3/4, El bueno de Guzmán.

ESLAVA.—A las 10 1/2, La presidenta. A las 6 1/2, La presidenta.

NOVEDADES.—A las 6, La rival. A las 7 1/4, Los dragones del rey.

A las 9, beneficio de la Asociación benéfica para los pobres del distrito de La Latina. Función completa.—El gitano, Hermanos Baldo. La rival.—La Goya.—La canción del trabajo COLISEO IMPERIAL (Concep. Jerónima, 8. A las 4, películas.

A las 5 1/2, Entre doctores. A las 6 1/2 (especial), El tío de los chalecos y Los pantalones de mi mujer. A las 9 películas.

A las 10 1/2, La pesca del mi lón MARTIN.—Compañía Gómez-Ferrer.—A las 4 1/2, cinematógrafo. A las 6 1/2 (sencilla), Entre doctores. A las 9 1/2 (sencilla), El sueño dorado. A las 11 (especial), Jimmy Lamson. En los intermedios hermosas cintas cinematográficas.

PARISH.—A las 9 1/2 de la noche.—Importante débat de los Comediantes de Mephisto, los Magos del siglo XX Le Roy Bosco. El globo dirigible y todos los principales artistas de la compañía dirigida por William Parish.

CERVANTES.—De 5 1/2 á 12 1/2, sección continua de cinematógrafo.—Programa selecto y varios estrenos

Exiros «Príncipe mendigo» (1.250 metros). «La novela de un minuto» 850 metros.) Mañana, jueves, estreno de la botadura del Alfonso XIII.

TRIANON-PALACE.—Sección de cinematógrafo de 5 tarde á 8 1/2 noche. A las 7 gran gala, reunión de la buena sociedad.—A las 10 y 11 3/4 noche grandes atracciones Fernandina, Florida, Gran Calvo, Trio Delmonte y célebre Mary-Bruni.

PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral 12).—Todos los días, de 5 á 12.—Cinematógrafo.—Presentación de cuantas novedades se crean.—Estreno de películas á diario.—Los domingos desde las 4.

IDEAL POLISTILO (Villanueva, 28).—Abierto de 10 á 1 y de 3 á 8.—Patines.—Sección continua de cinematógrafo de 5 á 8.

Martes y viernes, moda. Jueves, dedicados á los niños con programas especiales y carreras de cintas Sesión de patines, 1 peseta.

Entrada con derecho á la sección de cine céntimos. Hay bar-pâtisserie.—En eñanza á patinar, gratuita.

SALON MADRID.—A las 6 1/2, gran moda programa de cinematógrafo y variedades.—A las 10, 11 y 12, notable programa, extraordinario éxito de Luisa Jiménez, Lolita Solsona, y Celinda.—Éxito enorme de La rumba, deshábille, Desario, La chunga, y El gazapo por Chelito, Preciosilla y Solsona.

GRAN VIA.—De 6 á 12 1/2 de la noche.—Sección continua de cinematógrafo, proyectándose las más importantes películas. Todos los días cambio de programa.

CINE HISPANO-FRANC (15).—(Flor Baja, 2) Sección continua de cinematógrafo, de cuatro y media á doce y media de la noche.

ROMEAL.—Secciones desde las 7 1/4.—Compañía internacional de variedades.—Cinema artístico. La Murcianta. Angelina Maldonado. Salud Ruiz. Grandes éxitos de Follers y de las M. ri-Marina Éxito grandioso de Olimpia d'Avigny.

TATRO NUEVO.—Secciones continuas de cinematógrafo.—Cambio diario de programa.—Miércoles y viernes, á las 12 de la noche, regalo de un billete de 25 pesetas.

CINEMA X.—A las 5, grandes secciones de cinematógrafo, proyectándose escogidas películas

Días festivos, secciones desde las tres de la tarde SALON DORE.—Atocha, 60 y Santa-Isabel, 1

Todos los días laborables, secciones continuas de 3 1/2, tarde á 1 de la noche y los días festivos de 3 á 9 secciones, y de 9 á 1 sección continua.—Siempre estrenos y cambio diario de programa situ rival en cantidad y calidad.—Amenizará espectáculo notable sexteto.

IMP. y Lit. EL PORVENIR MARTINEZ DE VELASCO Y COMPAÑIA Pizarro, 15.—Teléfono 3.444.—Madrid.

Usad para escribir limpio la máquina "YOST,"—No tiene cinta. Enseñanza de mecanografía. - Exposición y venta. - 4, Barquillo, 4.

Biblioteca del DIARIO DE LA MARINA (78)

HISTORIA

de las Exploraciones Árticas

HECHAS EN BUSCA

DEL PASO DEL NORDESTE

POR

Pedro de Novo y Colson

Allí encontraron otra aldea compuesta de 18 tiendas, y no muy lejos hallaron ruinas ó solares de numerosas casas, que debieron ser construidas con troncos de árboles, de los acarreados por el mar, y de huesos de ballena, así como sus techumbres debieron ser de argamasa ó barro. La antigüedad de estas ruinas, que parecían remontarse á algunos siglos, tal vez hubieran sido originarias del rotomanesco pueblo llamado Onkilon. La tripulación del «Vega» recogió una gran cantidad de objetos allí sepultados.

El 18 continuó su marcha el buque, rascando la costa por un canal, cada vez

más angosto y más profundo, obturado con frecuentes barcas de hielo. Embistidos con el espólon, los pedruscos partidos se amontonaban uno sobre otro, y el campo todo se comprimía dejando pasar el buque, para cerrarse de nuevo sobre su estela.

A veces empocaban las hachas y palanquetas para atacar los témpanos, otras trataban de desunirlos por medio de la pólvora, y así muy lentamente seguían ganando camino. Otra vez, después de largas pesquisas y sondajes, hallaron una angostura por donde se lanzaron atacando en brecha los apretados hielos, llegando por último los tripulantes del «Vega» á la bahía del «Koliutichim», donde el mar estaba más despejado, y luego atravesando el golfo de ese nombre, fondearon en su extremo más oriental para aguardar la luz del día. Durante la noche la temperatura descendió mucho, y al amanecer hallóse el «Vega» definitivamente cautivo.

El retardo de algunas horas fué causa de que no alcanza an el estrecho de «Beer- ring» libre de hielos, teniendo que invernar á menos de 40 leguas del Pacífico, por los 67° 6' de latitud y 206° de longi-

tud Este del meridiano de Isla de Hierro.

Nos inclinamos á afirmar que Nordenskiöld y sus compañeros agradecen hoy á la Providencia el haberlos tenido aprisionados 294 días en aquellos parajes, y que gozosos volverían á soportar la misma prisión, antes que convertir en humo el caudal de conocimientos que cosecharon sobre climatología, geología, botánica, etnografía, magnetismo y fenómenos meteorológicos, cuya inapreciable riqueza creemos que no tardará mucho en difundir su luz por medio de la imprenta, hasta los últimos confines del mundo civilizado.

Aunque sólo sea ligeramente, transcribamos algunas de las descripciones noticias y datos curiosos sobre la comarca donde pasó el «Vega» su internada. «El hielo compacto, dice Nordenskiöld, en el cual quedó preso nuestro buque, tenía 40 metros de largo por 25 de ancho. Su mayor altura era de 6 metros sobre la superficie del mar. No era, pues, una barrera extremadamente fuerte, pero constituía una buena defensa para el buque. Sin embargo, este hielo no se mantuvo siempre inmóvil alrededor de nosotros: más de una vez fué impelido hacia la costa por las tempestades del otoño. De vez

en cuando se escuchaban terribles crujidos en el casco del «Vega», demostrando que no se hallaba al abrigo de las presiones; pero, por fortuna, no tuvimos grandes averías, y sólo durante los intensos frios del invierno, en que las presiones fueron más rudas, se manifestaron algunas filtraciones en el casco, que inmediatamente quedaban convertidas en hielo.

...Por el canal de triste apariencia que separa el mar de las lagunas se levantaban dos aldeas tschuktzkis. La más inmediata al «Vega» tenía por nombre «Pitekaj». Al comenzar el otoño constaba de siete tiendas; pero la falta de víveres obligó á sus habitantes á abandonarlas sucesivamente durante el invierno para buscar una región más abundante de pesca en las inmediaciones del estrecho de Beer- ring. No llevaban consigo sino los objetos indispensables, pues su intención era regresar en la primavera. La otra aldea tschuktziki, «Yinretlen», estaba más inmediata á la punta de la bahía de «Koliutichim» y contaba con igual número de tiendas, pero sus habitantes parecían gozar de mejor situación económica que los de «Pitekaj».

Sin duda habían logrado hacer gran

acopio de caza en el otoño, como lo acreditaban sus provisiones, y por consecuencia, emigraron muy pocos durante el invierno. Las aldeas indígenas más lejanas de nuestro buque, pero cuyos habitantes, sin embargo, nos visitaban á menudo, eran las siguientes: «Pid'n», sobre la costa oriental de la bahía «Koliutichim», 4 tiendas; «Koliutichim», sobre la isla del mismo nombre, 25 tiendas; «Ryra tinop», situada seis kilómetros al Este de «Pitekaj», 3 tiendas; «Irgunnuk», muy inmediata á la anterior, 10 tiendas.

Es difícil indicar el número de individuos que pertenecían á cada tienda, pues los tschuktzkis estaban continuamente visitándose los unos á los otros, por la afición que tenían á la conversación y á la íntima chismografía. Sin embargo, puede decirse que por término medio eran de cinco á seis los que habitaban cada una. Comprendiendo á los insulares de «Koliutichim», creemos que serían cerca de 200 los indígenas que poblaban las vecindades del «Vega».

Al tener aquellos noticias de nuestra llegada, como extraordinario aconte-

Prohibida la reproducción.

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roa, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Traosa, 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 Traialgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleto, 1.026; Itálico, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibatzábal, 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.

Imprenta, Librería y Papelería del Carmen

— DE —

ENRIQUE LLAMAS Y PRIETO

Avenida Beránger, 78.—Teléfono núm. 7.—San Fernando

¡OJO! Los mejores médicos aconsejan a sus enfermos para curar herpes, sífilis, llagas en las piernas y garganta, dolor en los huesos, eczemas, manchas, escrófulas, granos, caspa, grietas en las manos, sabañones, almofrañas, etc.

EL MEJOR DEPURATIVO DE LA SANGRE

Jarabe VERDU Demulcente

Pomada curativa VERDU (Curación externa.)

Depósito e instrucciones: 22, ESCUDILLERS, 22, FARMACIA :: Barcelona.

DE VENTA EN MADRID: Farmacia Gayoso, Arenal, 2.

LA FUENTE

Gran Confitería, Pastelería y espléndido Salón Café.

Dulces finos, bombones, chocolates, té y café torrefactos, vinos, licores y refrescos.—Servicios especiales para bodas y bautizos.

Avenida Beránger, 80.—San Fernando.

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., metraladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-In-Furness (antes Naval construcción and Armaments C.º Ltd. at Arrow-In-Furness); fábrica de cañones, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Placencia-Gulpúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábricas en North Knet, para proyectiles; polígonos de Bakmaala 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, 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; «Burlak», crucero de primera clase, de 1.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Kator», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumphi». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nasher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominton», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «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 mercante: 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 ha construido 70 buques de distintas clases.

VAPORES CO REOS TRASATLANTICOS

DE

Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

«INFANTA ISABEL» . . . de 10 000 toneladas (2 hélices).
«BARCELONA» de 7.500 id.
«CADIZ» de 7.500 id.
«VALBANERA» de 7.500 id.

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespés, Tetuán, 14.

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

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, a 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

Línea de Buenos Aires.

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

Línea de New-York. Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Barcelona el 25, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 27 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 como para Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea de Cuba Méjico.

Servicio mensual a Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón 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 Costaferme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

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

Línea de Venezuela-Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 Málaga, el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (acuitafira), Habana, Puerto Limón 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 Veracruz y Tampico 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 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: 8 Enero, 5 Febrero, 5 Marzo, 2 y 3 Abril, 23 Mayo, 21 Junio, 23 Julio, 20 Agosto, 17 Septiembre, 15 Octubre, 12 Noviembre y 10 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sea: 23 Enero, 25 Febrero, 23 Marzo, 22 Abril, 21 Mayo, 18 Junio, 15 Julio, 12 Agosto, 9 Septiembre, 7 Octubre, 4 Noviembre y 2 y 30 Diciembre, directamente para Singapur demás escalas intermedias que a 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 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 5, haciendo las escalas de Canarias, y de la Península 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.

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.—Para rebajas á familias, precios especiales por camarotes de lujo, rebajas en pasajes de ida y vuelta y demás informes que puedan interesar al pasajero dirijirse á las Agencias de la Compañía.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.—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, deseen hacer los Exportadores.

LA REALIZACION

Grandes talleres de confección de todas clases de prendas y vestuarios para el Ejército, Armada y Corporaciones civiles. Gran surtido en impermeables de todas clases hechos y á medida. Telas impermeabilizadas. Géneros Nacionales y Extranjeros de todas clases. Especialidad en colores firmes garantizados, Efectos militares, Guantes, Camisería, etc.

HIJOS DE JOAQUIN M.ª LAHERA

Duque de la Victoria, 3 y 5 (antes Nueva) CADIZ.—Teléfonos 4 y 125.—Escritorio: San Francisco, 2



Julián Pescador

Sastrería Militar y Paisano.—Rambla de Santa Mónica, 9, 1.º BARCELONA

Especialidad en los uniformes de la Marina de guerra y Compañía Trasatlántica. Grandes rebajas y economías para las clases subalternas. Impermeables á medida y trajes y abrigos para señoras y niños.

CASA RECOMENDADA

“EL PRECIO FIJO”

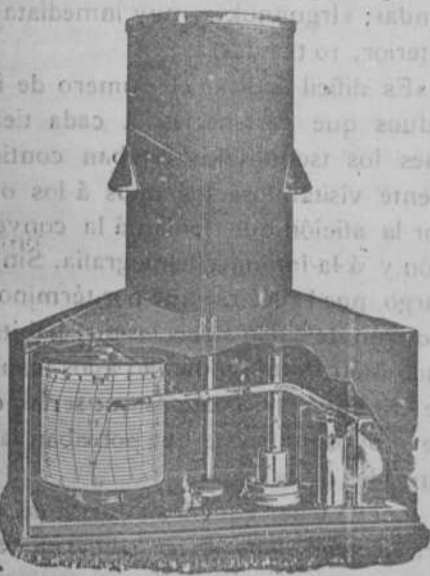
41, PRINCIPE, 41

Ropa blanca, abrigos y vestidos.—Equipos para novia y canastillas para recién nacidos.

Fábrica de blusas.

Precios de almacén.

J. DALMAU MONTERO, S. en C.



Barómetros, Migrómetros, Termómetros, Anemómetros Gemelos de teatro y de campaña, Aparatos de física, Cintas, Metros, Niveles de todas clases, Estuches de compases, etc.

Fabricación y reparación de aparatos de medida eléctrica.

Ronda Universidad, 20 BARCELONA
Fuentes, 12 (junto á Arenal) MADRID

Pistolas automáticas Victoria

Calibres 6,35 y 7,65



Arma de trabajo mecánicamente muy notable, de absoluta solidez, de extraordinaria precisión.

Eduardo Schilling (S. en C.)

MADRID Alcalá, 14 BARCELONA Fernando, 23 VALENCIA Paz, 13