

Madrid, un mes. 1,50 pesetas.
Provincial, trimestre. 5
Extranjero, año. 40
Clases é individuos de tropa. L.N.A.

Cuarta plana. 0,25 ptas. linea.
Tercera ídem. 1
Segunda ídem. 1,50
Artículos, proyectos, planos, retratos, etc., precios convencionales



EJERCITO Y ARMADA

DIARIO DEFENSOR DE SUS CLASES ACTIVAS Y PASIVAS

Fundador y Director: Don Clodoaldo Piñal

Ejército y Armada

Redacción y Administración
Alcalá, 25 (antes 19 duplicado), 3.
APARTADO NÚM. 438

H. de Velasco y C. Pizarro, 15. MADRID



CLASES DE TROPA

PROYECTO DE LEY DEL GENERAL LUQUE

De acuerdo con mi Consejo de ministros,
Vengo en autorizar al ministro de la Guerra para que presente á las Cortes un proyecto de ley reformando las categorías de las clases de tropa del Ejército.

Dado en Palacio á diez y siete de Enero de mil novecientos doce.

ALFONSO

El ministro de la Guerra, Agustín Luque.

EXPOSICION

A las Cortes: Ha sido siempre, en todo tiempo y en todos los Ejércitos, arduo problema la creación de buenos cuadros de clases de tropa, aumentando las dificultades á medida que la evolución social va hondamente influyendo en el modo de ser de los organismos armados y las ciencias dan á la industria notable impulso que modifica radicalmente el modo de combatir.

La resolución de los problemas de diversa índole á que se verá constantemente obligado el oficial en campaña, exige en él un cúmulo de conocimientos teórico-prácticos de importancia, y aun cuando en menor escala, si las clases de tropa han de responder á su misión especial de poder ejercer cumplidamente su mando dentro de la pequeña esfera de acción en que han de moverse, requieren tener sólidos conocimientos que sólo con la constante práctica y larga permanencia en el servicio pueden adquirir.

La forma de reclutamiento y la corta permanencia de la tropa en filas aumentan grandemente las dificultades para crear buenas clases; el problema, pues, por la gran importancia que entraña, ha de plantearse y resolverse por medio de una ley que ofrezca verdaderas garantías á los que dedican su vida á la Patria en las modestas jerarquías de la milicia; y si desde el punto de vista de la creación de buenos cuadros de clases de tropa el problema reviste gran importancia, acrece ésta en cuanto se relaciona con el ascenso á oficiales de las mencionadas clases.

La ley de 1.º de Junio de 1908, por la cual se regula el ascenso de los sargentos del Ejército á oficiales de la Escala de reserva retribuida, ha constituido una importante reforma para estimular la permanencia en filas de las clases de tropa de los Cuerpos armados, pues con ellas se abrió positivo porvenir á las indicadas clases; pero dicha ley no resolvía por completo el problema con beneficio para el Estado ni para los mismos interesados.

Precisa, por lo tanto, abordar la cuestión resueltamente, sin temor á los mayores gastos que la solución ha de ocasionar, dada la necesidad de aumentar los haberes que hoy disfrutan los sargentos, casi iguales á los que tenían hace cincuenta años, si han de quedar atendidas las obligaciones creadas á dicha clase con las prerrogativas y concesiones que en estos últimos tiempos se les han otorgado.

Proporcionar á las clases de tropa un porvenir que compense con cierta holgura sus buenos servicios, encontrando

en dicho porvenir ventajas tal vez más positivas que en el ascenso á oficiales de la Escala de reserva, resulta la solución más conveniente del problema que nos ocupa.

Otro problema de capital importancia, y que la vigente ley de reclutamiento resuelve en parte, es el relativo á la formación en tiempo de paz de buenos cuadros de tropa para poder completar las plantillas de los Cuerpos del Ejército al pasar á pie de guerra; es, por tanto, indispensable, si se quiere tener atendida de antemano esta necesidad, inculcar á la tropa los conocimientos convenientes y ascender á cabo y sargento, respectivamente, á aquellos soldados y cabos que, al corresponderles el pase á la segunda situación de servicio activo, fuesen licenciados y figurasen en las actas de examen como aptos para dichos empleos.

Fundado en estas consideraciones, y previa la venia de S. M., el ministro que suscribe tiene el honor de someter á la deliberación de las Cámaras el siguiente proyecto de ley.

Madrid, 17 de Enero de 1912.—El ministro de la Guerra, Agustín Luque.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se modifican las categorías de las clases de tropa del Ejército, las cuales en lo sucesivo serán las siguientes: cabos, sargentos, brigadas y subtenientes.

El personal de las dos categorías superiores de las indicadas clases, que por su larga permanencia en filas adquirirá sólida instrucción y práctica en el servicio, tendrá como misión primordial la de facilitar la gestión del mando; llenándose así la necesidad de disponer de categorías intermedias ó de enlace entre el oficial y los sargentos y cabos.

Art. 2.º En las plantillas de paz de cada compañía, escuadrón ó batería figurará un brigada y el número de sargentos y cabos correspondientes al efectivo normal de tropa de las referidas unidades. Dicho brigada auxiliará al capitán de la unidad correspondiente en la gestión administrativa.

En cada Cuerpo habrá un subteniente para auxiliar el despacho de los asuntos pertenecientes á la oficina del jefe principal, uno en la de mayoría, existiendo además otro de dicha categoría, que ejercerá las funciones administrativas que están hoy á cargo del abanderado, portastandarte ó segundo ayudante. El oficial de almacén tendrá á sus órdenes una brigada en concepto de auxiliar.

Art. 3.º Las vacantes de sargentos que ocurran dentro de cada Cuerpo ó unidad independiente se cubrirán por elección, previo examen, entre los cabos de los indicados organismos que lleven por lo menos seis meses de servicio en filas. Los que de este empleo asciendan á sargentos serán incluidos desde luego en los escalafones que al efecto se formen, con los pertenecientes á cada Arma ó Cuerpo del Ejército.

El ascenso á brigada y subteniente se otorgará, en tiempo de paz, por orden de antigüedad rigurosa sin defectos dentro del escalafón respectivo y previa declaración de aptitud que hará la autoridad principal de cada región, distrito ó Gobierno militar de Ceuta, en vista del

resultado de las pruebas á que aquéllos han de ser sometidos, siendo condición precisa el Informe favorable del jefe del Cuerpo en que preste servicio el interesado.

Para ascender de sargento á brigada será necesario llevar cuatro años no interrumpidos de efectividad en aquel empleo, y seis de brigada, para el ascenso á subteniente, con las mismas condiciones.

A los soldados y cabos que se hallen en posesión del grado de bachiller ó cualquier otro título académico sólo se les exigirá la mitad del tiempo fijado para su ascenso á la categoría inmediata.

Art. 4.º Los individuos de las citadas categorías tendrán dos procedencias: de reclutamiento obligatorio y del voluntariado. El personal de las mismas, después de haber servido los tres años de la primera situación ó los cuatro de su compromiso, según su procedencia, podrán solicitar, en su caso, la continuación en filas por cuatro períodos de reenganche de cinco años de duración cada uno, prolongándose el último de los citados períodos para aquellos individuos que les faltase aún algún tiempo para cumplir la edad de retiro forzoso, que será de cuarenta y cinco años para los sargentos y brigadas y de cincuenta y uno para los subtenientes; éstos podrán, además, contraer un último período de reenganche hasta que cumplan la referida edad del retiro forzoso.

Para obtener los reenganches sucesivos será condición precisa el informe favorable del jefe del Cuerpo respectivo.

El total de cabos reenganchados en cada Cuerpo ó unidad independiente no podrá exceder de la mitad de la plantilla respectiva y se les concederá el retiro forzoso una vez cumplida la edad de cuarenta años.

Art. 5.º Los cabos disfrutarán un aumento de 0,15 pesetas diarias sobre su actual haber, durante los tres años de la primera situación de servicio activo ó los cuatro de su compromiso, según procedan de reclutamiento ó del voluntariado; y los que solicitan la continuación en filas gozarán además un plus diario de 0,25 pesetas, durante los cinco años siguientes, y uno de 0,50 en los restantes, hasta su ascenso á sargento ó retiro forzoso.

El sueldo de los sargentos antes de entrar en el primer período de reenganche será de 60 pesetas mensuales, y tanto estas clases como los brigadas y subtenientes disfrutarán, según el período de reenganche en que se hallen, los que á continuación se detallan:

Sueldos mensuales correspondientes á cada período de reenganche.

Table with 5 columns: CLASES, Primer período, Segundo período, Tercer período, Cuarto período. Rows for Sargentos, Brigadas, and Subtenientes.

Una vez cumplido el último período de reenganche, y durante la prolongación del mismo hasta la edad para el retiro forzoso, disfrutarán los sueldos máximos mensuales correspondientes á la categoría á que pertenezcan.

Independientemente de los citados devengos, tendrán derecho al vestuario, raciones de pan, pluses y demás emolumentos que por su categoría les correspondan en campaña ó maniobras.

Art. 6.º Las clases que á continuación se expresan, después de cumplir veinte años de servicio, adquirirán el

derecho á retirarse, con las pensiones mensuales que se detallan, correspondientes á los siguientes sueldos reguladores:

Table with 2 columns: Category, Amount. Rows for Sargentos, Brigadas, and Subtenientes.

Pensiones que como retiro corresponderán á los sargentos y brigadas, según los años de servicio.

Table with 3 columns: Category, Sargentos, Brigadas. Rows for various years of service from 20 to 28 years.

Las pensiones de retiro que corresponderán á los subtenientes, según los años de servicios, serán las que á continuación se expresan:

Table with 2 columns: Category, Amount. Rows for various years of service from 20 to 28 years.

Art. 7.º Los que se inutilicen en actos de servicio, en tiempo de paz ó en campaña, y no tengan derecho á ingresar en Inválidos, disfrutarán el retiro que por su categoría y años de servicio les corresponda; y en el caso de no haber cumplido veinte años de servicio, gozarán de la pensión de retiro correspondiente á este número de años.

Art. 8.º Al fallecimiento en servicio activo ó en situación de retirados de los sargentos, brigadas y subtenientes, sus viudas é hijos disfrutarán de los derechos pasivos que hoy corresponden á los segundos y primeros tenientes y capitanes, respectivamente, siempre que al contraer matrimonio llevasen aquéllos, por lo menos, doce años de efectivos servicios.

Art. 9.º Todas las clases é individuos del Ejército tendrán derecho, hasta la edad de 30 años, al ingreso en las Academias militares, mediante el examen de las materias que para el mismo se exija á los demás aspirantes, siendo indispensable para su ascenso á oficiales que se hallasen vigentes, dada la necesidad de que toda la oficialidad del Ejército sea igualmente apta para llenar cumplidamente su difícil misión. Queda subsistente la ley de 1.º de Junio de 1908 para los sargentos que actualmente existen en el Ejército activo que, renunciando á los beneficios que se les proporcionan con la creación de las nuevas categorías, opten por el ascenso á oficiales

de la Escala de reserva retribuida con arreglo á los preceptos de la citada ley.

A fin de facilitar la preparación para ingreso en dichas Academias del personal mencionado, se establecerá una preparatoria en la capitalidad de cada región ó distrito y Gobierno militar de Ceuta, á cargo de jefes y oficiales pertenecientes á los Cuerpos respectivos, los que disfrutarán una gratificación especial como compensación á su mayor trabajo.

Art. 10. Los actuales sargentos del Ejército que, renunciando á los derechos que les concede la expresada ley de 1.º de Junio de 1908, se acojan á ésta, ascenderán á las indicadas categorías, previa la consiguiente clasificación. Los que renuncien á los beneficios que la presente ley concede continuarán como sargentos, con todos los derechos que hoy tiene esta clase.

Art. 11. A los oficiales de la escala de reserva que ascendieron conforme á la ley de 1.º de Junio de 1908, así como á los que asciendan en lo sucesivo por la aplicación de la misma, se les conservará todos los derechos que tienen actualmente.

Art. 12. Los soldados ó cabos que al corresponderles pasar á la segunda situación de servicio activo figuren en las actas de exámenes como aptos para cabos ó sargentos, serán promovidos á estos empleos al ser licenciados, en la proporción necesaria para completar, en caso de movilización, los cuadros de clases de tropa, en unión de los individuos que hayan obtenido estos empleos, como consecuencia de lo prevenido en la nueva ley de reclutamiento para los que se acojan á los beneficios de la cuota militar.

Art. 13. Una disposición especial regulará las atribuciones y deberes del personal de las diversas clases, atendiendo en ella, dentro de las exigencias del servicio, á la conveniente libertad y comodidad que ha de gozar los subtenientes, brigadas y sargentos, proporcionándoseles alojamiento separado del de la tropa, en cuarteles, cantones y campamentos.

Art. 14. El ministro de la Guerra queda autorizado para dictar las disposiciones que sean necesarias para el exacto cumplimiento de las prescripciones de esta ley.

Artículos transitorios.

1.º A partir de la promulgación de esta ley é interin se lleva á efecto esta reforma, los sargentos de los diferentes organismos que se acojan á los beneficios de esta ley podrán ascender á brigadas, hasta el completo de las plantillas, con arreglo á las instrucciones que antes se indican, siempre que lleven por lo menos diez años de efectivos servicios y cuatro de sargentos, siendo preferidos, en igualdad de condiciones, los que tengan mayor antigüedad.

2.º Los sargentos que hayan ascendido á brigadas con arreglo á las prescripciones que marca el artículo anterior, podrán ser promovidos á la categoría de subteniente, hasta completar la plantilla, una vez hayan cumplido seis meses de efectivo servicio en la de brigada.

Madrid, 17 de Enero de 1912.—El ministro de la Guerra, Agustín Luque.

Telegrama de nuestro director

AL

general Auñón, marqués de Pilares

Ayer dirigió nuestro director al general Auñón el siguiente telegrama:

«Ferroil.—General Auñón, marqués de Pilares.

Desde estas Prisiones militares hago fervientes votos por el fomento de nuestra Marina militar. Ruego a usted que ofrezca a Sus Majestades mi adhesión y mi más profundo respeto.

Para el Rey, en nombre de EJÉRCITO Y ARMADA, y por los más altos intereses de la Patria, que acuerde con el Gobierno poner en seguida la quilla de otro acorazado, igual al «España», que se llame «Reina Victoria», para formar una división naval homogénea, y dejen las Cámaras españolas esas discusiones políticas baldías para votar los créditos necesarios para la construcción de otros cuatro acorazados de 20.000 toneladas.—Pinal.»

Al anterior telegrama, que revela la patriótica tendencia de este diario en favor del desarrollo de nuestro poder naval, tan deficiente y descuidado por la incuria de los mismos marinos y de la que el actual ministro del ramo viene dando pruebas, pues que jamás ha expuesto el verdadero estado de nuestra Marina y menos la necesidad de que los créditos presupuestados ordinarios se eleven de 118 á 120 millones, hemos de añadir que EJÉRCITO Y ARMADA, respondiendo á su nombre y significación, viene defendiendo el único proyecto racional y científico para la reconstitución de nuestro poder naval; proyecto debido al ilustrado general Auñón, cuya general cultura y cuyos profundos conocimientos de todos los servicios de la Marina debieron llevarle al Ministerio del ramo con esta situación política y este partido, al cual prestó tantos servicios, en vez de que el señor Canalejas trajera al actual ministro, desconocedor de la política, y que no ha dado pruebas de tener orientación alguna en sentido de nuestra necesaria y urgentísima reconstitución naval.

Algún día analizaremos la labor ministerial del general Pidal y quedará bien demostrado lo que decimos de él, con el respeto que nos merece su persona.

Los teatros

Comedia.

Estrenóse anoche en este teatro una comedia melodramática neoyorkina titulada «Jimmy Samson», traducida muy acertadamente por el Sr. Alberti.

La obra agradó muchísimo al numeroso público que acudió al teatro. Y así había de suceder, porque pasa á todas las teorías sustentadas y defendidas por muchos autores y también por algunos profesionales; el público docto é indócto que asiste á los estrenos y á las subsiguientes representaciones estimo con justicia sobre todas las condiciones más ó menos importantes de una obra dramática el interés.

Sin interés, cuantas bellezas atesora la producción escénica palidecerán y serán desdeñadas ó no serán apreciadas ni tal vez llegarán á ser conocidas por el gran público.

Y á poco que se discorra sobre este particular, se comprenderá la razón.

El interés lo que atrae y encadena la atención del público, lo que penetra al espectador con el asunto, con su desarrollo y con los personajes, haciéndole olvidar sus propias preocupaciones para no pensar sino en los accidentes y particularidades que el autor ha ideado. Y entonces, y sólo entonces, cuando la obra interesa, puede aquél prodigar las bellezas, con la seguridad de que han de ser estimadas, saboreadas y aplaudidas.

Es el interés el hilo conductor, el guía que nos lleva de la mano todo el tiempo que dura la representación, para mostrarnos aquí y allá cuanto pueda excitar nuestra simpatía y admiración, cuando no nuestros sentimientos.

Claro es que hay obras interesantes en que se sobrepone á todo otro linaje de impresiones y aun de emociones la curiosidad; y evidente es también que en semejantes casos la producción no tiene gran valor artístico; pero al cabo siempre resultará que el público acudiría á verla con preferencia á otras obras faltas de interés, aunque contengan otros méritos muy dignos de encomio.

Entre las primeras puede clasificarse la estrenada «Jimmy Samson».

La curiosidad, adivida exterior, tiene importancia por el interés, es el principal, si no el único mérito de ella. Y el público demostró durante la representación, así como en los entreactos, cuánto le complacía el estreno. Y así ha de suceder seguramente en las representaciones sucesivas.

La interpretación fué realmente magistral. Todos y cada uno de los actores que en ella intervinieron demostraron haber hecho un

estudio detenido y minucioso de su respectivo papel.

Destacáronse en primer término el Sr. Zorrilla, á quien el público demostró elocuentemente en distintas ocasiones su aprobación; el Sr. González y la señora Pérez de Vargas, que logró dar á un papel de poca importancia extraordinario relieve, y que además lució dos trajes lujosísimos y elegantes.

La señora Soriano, así como Rubio, Vilches, Bonafé y los demás, compartieron con los actores antes citados los aplausos del público.

Los dos niños que tomaron parte en la obra fueron muy justamente celebrados y aplaudidos.

La Empresa, por su parte, contribuyó al favorable éxito que obtuvo el estreno, con el decorado, que singularmente en el último cuadro fué con justicia muy celebrado.

Aituro Perera.

FIESTA PATRIÓTICA

Botadura del acorazado «España».

El lanzamiento.

Cuando este número llegue á nuestros lectores, ya el casco del hermoso acorazado «España» habrá caído al agua, realizándose con esto una de las más ardientes aspiraciones de cuantos patrióticamente desearon el engrandecimiento de nuestra Marina de guerra.

Las disposiciones adoptadas por el personal técnico de la Sociedad Constructora para el acto de la botadura se efectuó felizmente auguran de antemano un completo éxito en esa operación.

Teniendo en cuenta el enorme peso del casco, desechó el antiguo sistema de botadura y se ha adoptado el nuevo de la doble basada. Esta se extiende hasta el centro del canal, donde hay agua suficiente para que aquél flote.

Cada basada tiene 1,80 metros de ancho; sobre éstas van colocadas otras basadas de resbalamiento de igual ancho, y encima de ellas, en proa, una cuna de lanzamiento de acero reforzado con madera. En el extremo de proa de las basadas hay cuatro retanidas, mantenidas en posición por medio de gatos hidráulicos, que los sujetan á las basadas fijas y evitan que el buque resbale. Además hay dos llaves entre las basadas fijas y las de resbalamiento. Estas llaves se quitan cuando el buque está en disposición de ser lanzado al agua por la caída de cuatro pesos, que actúan cuando la Reina Victoria, madrina del lanzamiento, corta un ligero cordón de seda preparado para este objeto.

En aquel momento el acorazado resbalará por la acción de la gravedad sobre las basadas hasta caer en el agua. Si fuera necesario hacer partir al buque, se utilizarán dos prensas hidráulicas colocadas á los costados del «España».

El peso del «España».—Eslora.—Manga. Puntal.—Velocidad.—Desplazamiento.

Sus corazas.

El buque pesará al ser botado unas 7.500 toneladas.

De acuerdo con las condiciones del contrato, los materiales empleados son productos de la industria nacional en todos los casos en que ha sido posible adquirírselos en España.

Las características del «España» son:

Eslora entre perpendiculares, 132,58 metros.

Manga máxima fuera de la faja blindada, 24 ídem.

Puntal á la cubierta superior, 12,74 ídem.

Calado, 7,77 ídem.

Desplazamiento, 15.700 toneladas.

Velocidad, 19 y media millas.

Capacidad de carboneras, 1.900 toneladas.

Radio de acción, 5.000 millas.

Dotación, 710 hombres.

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, pañoles de pólvora y de proyectiles.

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 cubierta 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 con un mamparo blindado con placas de acero Krupp cementado, de 150 milímetros de espesor.

Las torres barbetas.—La de combate.—La protección interior.

Las torres barbetas están protegidas por placas de 250 milímetros de acero Krupp cementado.

Los coraceros que cubren las torres son de placas de acero Krupp cementado de 230 milímetros de espesor, en los costados y pla-

cas 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.

Lleva á cada banda una protección adicional interior debajo de la cubierta protectora, rodeando los principales compartimientos. 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.

A proa de la batería la cubierta principal está protegida por dos planchas de acero de 50 milímetros.

Defensa contra los torpedos.—La artillería.—Su disposición.

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

La artillería principal consiste en ocho cañones pareados, de calibre de 30 y medio centímetros, alojados dos á dos en torres blindadas 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.

Los cañones de pequeño calibre.—Los pañoles.—Los pañoles.—Su disposición.—Los alojamientos.

Encima de los coraceros 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 tripodes. 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.

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.

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, 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 guardias marinas se 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, guardarrropas, 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 trinquillas, en vez de maleteros, para sus ropas.

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 necesario en la forma más completa.

La enfermería.—Las cocinas.—Las cámaras trigélicas.—Los ventiladores.—Dinamos, bombas y botes.

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

Lleva nueve cocinas y un horno de pan.

La cubierta superior está formada con madera de teka, y las de los alojamientos, en general, con litoleum.

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, las 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 tubería 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 cubierta protectora; las ruedas de mano están en el compartimiento más á proa. El gobierno se puede manejar desde la torre de combate y desde la estación central baja de dirección.

Las dinamos 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 dinamo para servicios en puerto.

Hay seis bombas centrifugas 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 pesantes 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.

La maquinaria.—Los que lo han construido.

El barco está provisto de maquinaria de turbinas, 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 manganecio 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.

En la cámara de máquinas de estribor hay turbina de alta presión de marcha adelante, turbina de alta presión de marcha atrás y tur-

rina 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 centrifugas 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 máquinas comprende: dos bombas de aire principales dobles, condensador auxiliar, bomba de aire auxiliar doble, dos bombas de contra incendio y sentina, dos bombas de lubricación forzada, bomba de servicio de agua, refrigerador de aceite, dos extractores de grasa y una instalación de maquinaria destiladora, que consta de dos evaporadores, un destilador, un refrigerador, una bomba de agua potable y circulación y una bomba de agua salada.

Cada cámara de máquinas está ventilada por cuatro ventiladores eléctricos, tres de ellos para la expulsión del aire viciado y el restante para la renovación de aire fresco.

Habrán dos cámaras de calderas, con seis calderas acero-tubulares en cada cámara. Las calderas serán del tipo «Yarrow», de tubos grandes, y construidas con todos los adelantos más modernos. La presión de trabajo será 16,5 kilos por centímetro cuadrado.

En cada cámara de calderas habrá cuatro ventiladores movidos á vapor para mantener la presión de aire para trabajar á todas las presiones necesarias.

Las máquinas auxiliares de cada cámara de calderas comprenden: dos bombas de acción directa para alimentación de las calderas, una bomba de acción directa para servicios de contra incendios, de sentina y para expulsar las cenizas; un eyector para expulsión directa de cenizas al mar, y una máquina movida á vapor para izar las cenizas hasta cubierta cuando esté el barco en puerto.

Habrán también una máquina de compresión de aire en la cámara de calderas de proa para la limpieza de los tubos de las calderas mediante un chorro de aire.

En las obras del «España» han trabajado 3.000 obreros.

Los invitados.—Los Reyes.

Ferroil, 4.

A las once de la mañana llegó el primer tren especial de Madrid, en el que venían los generales de la Armada y Comisiones de la Marina, algunos invitados particulares y los representantes de la Prensa madrileña.

A las tres y cuarto llegó el segundo tren, con las Comisiones de las Cámaras y de los ministerios, los agregados á las embajadas y los periodistas extranjeros.

En la estación fueron recibidos por Comisiones de la Marina, del Ayuntamiento y diversas corporaciones.

Durante el viaje, que ha sido comodísimo, los representantes de la Sociedad de Construcción Naval se multiplicaron para atender á los invitados.

A las cuatro y cinco de la tarde la batería del Parque anunció á los ferrolanos con una triple salva la llegada de los Reyes.

En la explanada se hallaban reunidos el capitán general de El Ferrol, con todos los jefes del arsenal y nutridas Comisiones de la Marina; el cardenal arzobispo de Santiago, el Ayuntamiento en pleno, todas las autoridades, obispo de Sión, representantes de las Corporaciones de La Coruña y El Ferrol, las Comisiones llegadas de Madrid, el Consejo y altos funcionarios de la Sociedad española de Construcción Naval y muchas distinguidas personalidades.

Delante del quiosco allí improvisado estaba formada una compañía del regimiento de Isabel la Católica, con bandera y música, para tributar honores.

Al aparecer el tren regio, la banda tocó la Marcha Real.

Una salva estruendosa de aplausos saludó á los Soberanos, que venían asomados á la ventanilla del vagón, y atronaron el ambiente entusiastas vivas al Rey, á la Reina, á España y á la Marina.

D. Alfonso saltó rápidamente del coche y dió la mano á su augusta esposa para ayudarla á descender. El Rey vestía el uniforme de almirante, y doña Victoria, abrigo negro y sombrero negro con una gran amazona morada.

Detrás de ellos descendieron los ministros de Estado y Marina, el jefe del Estado Mayor Central del Ejército, los altos funcionarios palatinos y demás personas que acompañan á SS. MM.

Las autoridades complimentaron á los Soberanos. El alcalde les dió la bienvenida en nombre del pueblo, y ofreció un ramo de flores á doña Victoria.

D. Alfonso pasó revista á la compañía de Infantería que había tributado honores, y en seguida saludó á las Comisiones oficiales que le fueron presentadas.

Al salir de la estación, el pueblo, que aguar-



Gran Relojería de Paris

FUENCARRAL, 59.—MADRID
Apartado de Correo, 364

La última novedad; sin manilla ninguna, marca las horas y minutos con claridad; máquina fuera de áncora, precisión.

Tiene dos aplicaciones fotográficas que se cierran con un pequeño medallón que se puede abrir y poner la fotografía que se quiera como recuerdo.

Caja de acero acanalado, esmaltado; todas estas combinaciones forman un conjunto artístico tal, que no hay reloj más bonito que el que presenta el conocido industrial L. THIERRY.

Aparte de su belleza artística, es de máquina de precisión y seguridad.

Su precio es de 35 pesetas en serie plazos mensuales. Va por correo certificado, con nudo de 4,50 pesetas por franqueo.

THIERRY.—GRAN RELOJERIA DE PARIS
FUENCARRAL, 59.—MADRID

SE VENDEN

prendas y efectos de uniforme de Jefe de la Guardia civil, en buen estado.

arqués de Santa Ana, 37 y 39,
principal izquierda.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

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, 6 sea: 4 enero, 4 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, Por-Said, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, 6 sea: 24 enero, 21 febrero, 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 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 África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LÍNEA DE NEW-YORK, CUBA Y 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 20 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 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 Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, etcétera. 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 Curacao y para Camaná, Caripano 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 3, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

LÍNEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Alicante el 4 y 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 África. Regreso de Fernando Poo el 2 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 a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a 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 exportación.—La Compañía hace rebajas de 20 o 100 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de comunicaciones marítimas.

Servicios especiales. 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.

LÍNEA DE CUBA MÉJICO

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de 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 Costanera y Pacífico con 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 especiales para camarotes de lujo.

Esta Compañía efectuará dos expediciones extraordinarias á Cuba desde el Norte de España, una en cada uno de los meses de Octubre y Noviembre próximos, además de las habituales ordinarias oficiales.

Dichas expediciones extraordinarias serán realizadas por los vapores «Reina María Cristina» y «Alfonso XIII» en la siguiente forma:

OCTUBRE—Vapor «Reina María Cristina». Salidas: De Bilbao el 9, de Santander el 10, de Gijón el 11 y de Coruña el 12, para Habana, sin extensión á Méjico, y regresó, saliendo el 1.º de Noviembre.

NOVIEMBRE—Vapor «Alfonso XIII». Salidas en las mismas fechas que en Octubre y con igual itinerario. Solamente variará la salida de Habana, que tendrá lugar el 3 de Diciembre.

Las expediciones oficiales de Octubre y Noviembre las efectuarán los vapores «Alfonso XIII» y «Reina María Cristina», respectivamente, en la forma de costumbre.

CLASES PASIVAS

Se paga á todos el día primero de cada mes

Comisión uno por ciento

Se aceptan pagadas

ANTONIO POBLETE

MADRID
CALLE DE CARRANZA, 16, 2.º DCHA.

MORAS
DE DOCE A CUATRO

Se abona la mitad del gasto del poder.

Disponible

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑO

Compañía de seguros reunidos
CAPITAL SOCIAL
12.000.000 millones de pesetas efectivas
Completamente desembolsado
Agencias en todas las provincias de España, Francia y Portugal.
Seguros sobre la vida y Seguros contra incendios
Acalá, 43.—OFICINAS: Caballero de Gracia, 60.

MANUFACTURA DE ARMAS DE FUEGO

T. ARZUBIA (S. en C.)

Fabricación de escopetas, revólvers y pistola automática VESTA, adaptada al cartucho BROWING de 7,65 y 6,35

Especialidad en revólvers SMITH-EX-PRESS, calibres 2 y 38, de 10 y 8 tiros, respectivamente, y revólvers VELO-SMITH, calibre 6 m.m., de 10 y 8 tiros.

Importación directa de rifles de repetición marcas americanas. Especialidad en rifles WINCHESTER, calibre 44, de 12 y 14 tiros.

Precios y condiciones véanse en nuestros Catálogos, que remitimos á solicitud, contra envío de 0,30 pesetas para franqueo y certificado. Condiciones especiales de venta á los Sres. Oficiales. Clases é individuos del Ejército y la Armada.

T. ARZUBIA (S. en C.) -- EIBAR

GRANDES ALMACENES

“EL SIGLO”

Los mayores y más importantes de España

Conde, Puerto y C.

BARCELONA

Precio fijo

Ventas al contado

Rambla de los Estudios, 5 y 7

Calle Xuclá, 10, 12 y 14

Plaza Buensuceso, 1

Le Petit Lion d'Or

28, LEON, 28

El día 12 del corriente ha tomado posesión de este acreditado café y chocolatería su nuevo dueño, persona inteligentísima en el negocio; por su larga práctica del mismo en la Isla de Cuba. Con el fin de corresponder al favor que el público ha comenzado á dispensarle, ha establecido una tarifa de precios tan económica como desconocida hasta hoy en Madrid.

- Café y copa de coñac, de las mejores marcas..... 25 céntimos
- Chocolata con vaso de leche y ensalmada, bollo, bizcochos ó torta de Alcázar..... 50
- Bock de cerveza con patatas fritas..... 15
- Café especial de esta casa recibido directamente de Cuba y Puerto Rico..... 15

Se sirve toda clase de vinos de Jerez, Montilla, manzanilla, anisados y licores de las mejores marcas y á precios sin competencia.

El dueño de este establecimiento regalará 50 pesetas á quien le demuestre la impureza de cualquiera de los artículos expendidos en **Le Petit Lion d'Or**, León, 28.

SE SIRVE A DOMICILIO

Disponible