

# Diario de la Marina

Año XXXV. — Número 10.609.

Miércoles 18 de Febrero de 1903.

Dos ediciones diarias.

## LO ÚNICO QUE SE ESPERA

No comprendemos como después de haber dicho públicamente el ministro de Marina que si reunía la Junta de Escuadra era para que se ocupase de proyectos de reorganización administrativa y no de planes de flota, por tener ya el opinión hecha en la materia, la mencionada Junta de Escuadra sigue a pesar de ello estudiando un programa naval y pierdan lastimosamente el tiempo, personas tan competentes como son las que la constituyen, toda vez que tal programa no ha de tener consecuencias prácticas.

Verdad es que el ministro ha afirmado tantas cosas que después se ha visto obligado a rectificar, que nada de extraño tiene se haya vuelto atrás también de esta decisión.

Sea de ello lo que fuere, el resultado es que la Junta se ocupa de programas de Escuadra a juzgar por la resolución que de la última sesión hace el *Heraldo* de anoche, colega que parece estar bien enterado de lo que en ella ocurre.

Nosotros nos felicitamos de que así sea, porque nos inspiran confianza los trabajos de la Junta, mientras que nos ocurre lo contrario con las lucubraciones del señor Sánchez de Toca, quien se ha acreditado dentro y fuera de la Marina por su desconocimiento de la realidad, aun cuando no negáramos al ministro la mejor intención de pensamiento.

Preciso es que de una vez se determine el propósito del Gobierno respecto al problema de la defensa marítima del país, y por tanto urge que la Junta de Escuadra ultime su plan a fin de que sirva de base al Consejo de Ministros para resolver en asunto de tan vital interés para la nación.

Pero como de todos modos nada podrá intentarse sin la preparación de las tripulaciones para la Escuadra futura, importa asimismo que se active el informe de la Intervención General de Hacienda, respecto a la Memoria presentada al Gobierno por el Sr. Sánchez de Toca pidiendo un crédito de cuatro millones de pesetas para armar la Escuadra de instrucción, a fin de verificar maniobras, ejercicios y prácticas que sostengan en la Armada el espíritu marino y la pericia que sólo se adquiere en constante actividad.

Malos vientos corren respecto a la concesión de este crédito, según rumores que llegan del Ministerio de Hacienda, donde parece no ha caído muy bien la petición; pues el Sr. Villaverde no quiere, de ninguna manera, inermar el superávit que ya existe, disponiendo de cantidad alguna, sino después de votados los nuevos presupuestos, en cuyo caso habría que demorar el armamento de la Escuadra de instrucción para el año que viene.

Si así sucede, el Sr. Villaverde se habrá acreditado aún más de lo que está como superhombre, si es que esto significa ser un *Cambiaro* del Tesoro, negándose a toda concesión de crédito para organizar servicios necesarios, cuya eficacia se perjudica grandemente con esas demoras que su intransigencia ocasiona.

Por más que no resulta tan fiero respecto al Banco de España, al dejarle disponer con exiguo interés, de ese sobrante *ó roñant*; pues de hacerlo devengar el que debiera, tendría, con eso sólo, bastante para sufragar el crédito que la Marina pide, dejando intacto el *roñant*.

Si el Sr. Sánchez de Toca, que ha demostrado no servir como organizador en la Marina, carece también de fuerza política para recabar del gobierno los recursos pecuniarios que se requieren, para ponerla en condiciones de responder a su misión, su deserción será completo, pues eso es ya lo único que de él se espera.

el *Viper* y el *Vobos*, después dos vapores para pasajeros, construidos en el Clyde, que son el *King Edwards* y el *Queen Alexandra*, similares. Después los yachts *Tarantula*, *Lorena* y *Furiosa*, y en curso de construcción están ahora el destructor inglés *Eddi* y el crucero *Amethyst*.

M. Denry y C. han recibido encargo para dos vapores para el servicio de Dover a Calais, de 8.000 caballos indicados de fuerza.

Hablando en números redondos resulta que el turbo motor nuevo ya 82.500 caballos indicados.

Las pruebas del *Amethyst* disiparán las dudas, toda vez que, aun cuando se trata de un crucero de tercera clase, será siempre un buque, por lo menos, de 1.000 toneladas.—X.

## La estrella de Belén.

Un célebre astrónomo que pertenece a la Real Sociedad Astronómica, de Londres, anuncia que en 1911 se volverá a ver la estrella de Belén, porque su periodicidad es de 76 años, y la última vez que apareció fue en 1835.

Dicho astrónomo ha publicado datos y cálculos muy minuciosos en comprobación de su aserto, que ha producido enorme emoción en el reino Unido.

Esta estrella y la que apareció cuando la destrucción de Jerusalén por Tito, son, a lo que se vislumbra, apariciones sucesivas del cometa de Halley.

Es de presumir que el mencionado astrónomo se haya pasado lo mejor de su existencia en ese género de investigaciones, pues de otro modo no se explicaría que se diese tanta importancia a esos cálculos que están llamados a dar mucho ruido.

## POLÍTICA FRAGUANDO EMBOSCADAS

Van estrechándose las distancias, y la proximidad de la fecha electoral hace que las discusiones políticas dejen el aspecto doctrinal para fomar el positivista. Los principios, y las ideas ceden el puesto a los procedimientos y la movilidad.

Las misteriosas conferencias celebradas estos días entre el jefe del Gobierno y el ilustre canonista de Lourizán, que todavía preside la Cámara senatorial, han caído como una bomba en los otros grupos del fusionismo militante y han dado lugar a un atroz revuelo, porque el momento supremo de la legollina electoral se acerca. El modernismo político ha hecho que ya no se hable de *encasillados* sino de *predilectos*, y como el mayor número de actas alcanzadas es lo que determinará mayor fuerza en el futuro Parlamento, el zumbido que se percibe es atroz, inmenso, en cuanto se relaciona con la conquista del favor ministerial.

Ya dicen los periódicos que el presidente del Senado traerá veintiocho diputados, y esto se dice como resultado de esas conferencias, lo cual indica que la *predilección* ministerial es adversa a los otros grupos fusionistas. El que talla es el Sr. Montero Ríos!

Después de tanto *parlar en balde* en las reuniones de exministros para trazar rumbos al partido y precisar conceptos, ahora resulta que son los conservadores de la concentración triunfante los que visiten el museo fusionista, sin consultar a nadie ni dar explicaciones de ningún género a los interesados, esto es, a los propios cohereros.

Esto es, sencillamente, encender la guerra civil en el seno del partido liberal; y ya los indegisos, los tibios, los viradores, los que cazan largo, preparan la evolución y emplezan a poner la cara fosca a los desairados y a dirigir sus más dulces sonrisas a los preferidos, fraguando emboscadas.

Esto, como dicen los filósofos de pacotilla, es muy humano, pero da la medida de los contubernios políticos, que nada respetan, que todo lo encharcan, y sólo atienden el convencionalismo; fuente única de las combinaciones electorales.

Hablar de moralidad política a estas alturas es perder lastimosamente el tiempo; pero no obstante, fuera de esos que muy bien se podrían y deberían llamar círculos viciosos, se trabaja por la redención nacional, y ya la semilla de la buena política ha sido lanzada al surco.

Ella germinará.

## Sindicato marítimo francés.

Los navieros franceses acaban de constituir, con el nombre de Sindicato general de Navieros, una Sociedad con domicilio en París, que comprende todas las Compañías de navegación francesas.

Presidente del Sindicato es M. Lebon, exministro de Comercio, presidente de las *Messageries Maritimes*, y el vicepresidente es M. Alfred Fraissinet, naviero de Marsella.

Este poderoso Sindicato constituye un núcleo de 15.000.000 de toneladas; es decir, el total de la Marina mercante de vapor y casi todas las Compañías de barco de vela.

El Sindicato se reunió el día 14, por primera vez, en París.

## BUQUES REFORMADOS

No deja de ser interesante el siguiente programa de reformas de la Armada otomana. El *Asser-i-Toroffik*, buque casamatum construido en Kiel en 1868, será objeto de una reforma radical, habiéndose consignado al efecto 160.000 libras turcas.

Otras 150.000 libras se aplicarán a la construcción de un nuevo crucero. El *Messoudiyeh*, segundo, por su importancia, de los buques de guerra otomanos, ha sido cu-

dadamente transformado por la casa Ansaldo, de Génova, y está en disposición de volver a Constantinopla.

Además de esas importantes reformas, la administración turca ha dispuesto la adquisición de dos destructores, que construirá también la casa Ansaldo, y costarán 37.500 libras turcas cada uno.

El nuevo *Medshidieh*, encargado a Filadelfia, estará pronto, según noticias, en disposición de ser entregado.

De poco le servirá, sin embargo, a Turquía todos esos buques si persiste en su modo de hacer en asuntos navales, bastando recordar a este propósito, que la escuadra turca destacada contra los griegos, cuando la última guerra, no pasó de los Dardanelos... y allí sigue todavía a estas horas.

## EPILEPSIAS DOCUMENTACIÓN AMOROSA

No tiene desperdicio el curioso y romántico contrato de esposales, firmado de mutuo acuerdo sin coacción física de ningún género, por dos jóvenes epilépticos que a fuerza de tanto amarse han ido a parar, ella a la tumba fría, para servir de pasto a las ratas sepulcrales, y él a la cárcel, mansión indigna de su amante y estrozado corazón.

La publicación del documento ha sido una revelación para la inmensa serie de enamorados románticos que andan por esos mundos de Dios, no digamos que corriendo el tucón, pero al menos pasando fatigas de muerte, sin poder unir sus respectivos destinos al pie de los altares.

Gracias a la idea feliz de ese compromiso escrito, los novios de ambos sexos, que *van en buen fin* disponen ya de un arma terrible contra los padres, tutores o personas encargadas de su porvenir que se opongan a la felicidad, mutua de tan interesantes y románticas parejas.

Poco importa que esas dignísimas personas se opongan a las puras y desinteresadas relaciones amorosas de los contrayentes; estos, mediante un pliego de papel sellado de los llamados *de oficio*, y también de pobres, sin duda por sólo cuesta 10 céntimos, o sea lo mismo que un voto en el colegio, pueden aliar el porvenir a la cola de su caballo y resolver el problema amoroso *per se y per accidens*, y ande el movimiento!

Sin embargo, el trágico fin de la *contratación* de autos, hace vacilar a algunas jóvenes románticas, muy sensibles, eso sí, a las dulces emociones del amor, pero también muy decididas a conservar la pelleja todo lo posible; y por aquello de que *pasión no quita conocimiento*, se resisten tenazmente a firmar el documento de amor, no sea que el diablo las cargue, y resulte después una tragedia viva y efectiva.

Esta leve dificultad de momento, que, después de todo, es muy digna de tenerse en cuenta, la pueden obviar los románticos de afición agregando una cláusula final, en la que se comprometan solemnemente a no dar *gusto al dedo*, quiero decir, a no disparar tiros sobre la futura castilla ó el prometido esposo, ni a usar arma blanca ni negra de ninguna clase; en una palabra, a no atentar contra la respectiva media naranja, sean cuales fueren los insultos, palabras gordas y demás *expansiones* que pudieran escapárselas en el calor de la improvisación.

Justamente, eso es lo que acaban de hacer los Estados Unidos con Colombia, al firmar el contrato sobre el Canal de Panamá, en el que se comprometen a no atentar, en jamás de los jamás, a la independencia de la pequeña República.

Es, realmente, admirable que, sin notario ni testigos, *obrando por libre y espontánea voluntad*, puedan unir su suerte para siempre los niños góticos de ambos sexos, que se consumen de amor sin consumir la suerte, ya sea por que él no la ha concluido la carrera ó ella no tenga posibles; pero como hasta el fin nadie es dichoso, con el contrato de esposales en el bolsillo, hecho *que de la vida* (el contrato, no el bolsillo), ya está en franquía, ó, como si dijéramos, fuera de encierro todo epiléptico circunstancial, sea la que fuere la edad, sexo, chiludura ó reblandecimiento medular que padezca el contrayente.

Es de presumir, dada la utilidad de ese documento, que en lo sucesivo figure en el formulario del *Secreterio del Amor*, ese precioso libro donde se dictan reglas y se dan modelos para la correspondencia de los enamorados y ciertos serotillos y fórmulas de no escaso interés en determinadas circunstancias, juntamente con el *Oráculo de Napoleón*, para consultar el porvenir, que, como apéndice indispensable, figura siempre en esta clase de publicaciones.

Abel Izart.

## El Observatorio de Marina de S. Fernando

El Sr. D. Enrique de la Cierva ha publicado en *El Mundo Científico* un notable trabajo acerca del Observatorio de Marina de San Fernando, del que extractamos los siguientes datos:

La fundación de dicho Centro data de la del Observatorio de Cádiz, que se construyó para la compañía de Guardias marinas en 1753, debido a la iniciativa de D. Jorge Juan. Años después, Mazarredo, a la sazón Capitán de dicha compañía, promovió la construcción del nuevo edificio en la isla de León, poniéndose la primera piedra el 3 de Octubre de 1793 y terminándose la construcción en 1798.

En 1804 se nombró el primer Director, que lo fué el Capitán de navío D. Julián Ortiz Cuevas, quien publicó el primer Almanaque náutico, que se siguió publicando en 1805 y 1806, interrumpiéndose por las vicisitudes de la guerra de la Independencia, rennaciéndose en 1810 y siguiendo anualmente su publicación sin interrupción hasta la fecha.

Entre las varias misiones confiadas al Observatorio de San Fernando, las más importantes son: la enseñanza de su futuro personal; adquisición, composición y pruebas de los instrumentos náuticos y cronómetros que se facilitan a los buques; adquisición de agujas náuticas é inspección de los trabajos de las que se construyen por el taller de náuticos, establecido en las proximidades del edificio principal; la publicación del expresado almanaque náutico, y cuantas observaciones y cálculos son precisos para poder publicar resultados en armonía con los adelantos modernos acerca de astronomía, magnetismo, meteorología, etc.

Además, agregado a la reunión de observatorios que han comprendido el levantamiento de la carta del cielo, se ocupa de la fotografía de la zona, que para dicho trabajo se le ha designado en el Congreso de París.

El Director actual es el distinguido contralmirante D. Juan Bautista Viniegra y Mendoza,

habiendo precedido desde su fundación hombres tan ilustres como D. José Sánchez Cerquero, D. Saturnino Montojo, D. Francisco de Paula Márquez, D. Orellio Pujazón y otros varios.

Además hay un Subdirector, tres tenientes de navío de primera clase, jefes de los Centros de Meteorología, agujas náuticas y cronómetros é instrumentos; tres tenientes de navío auxiliares de esos Centros; un senador, 24 astrónomos de diversas categorías y dos artistas; uno instrumentista y otro relojero.

Su notable biblioteca posee más de 12.000 volúmenes.

## DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO) (DE NUESTROS CORRESPONSALES)

### La huelga de salineros.—Candrays apedreados.—Disgusto contra el Ministro.

San Fernando 17 (440 t.)

Los huelguistas salineros muestran muy disgustados por la conducta que en este conflicto siguen las autoridades, siendo muy de temer que si este estado de cosas se prolonga ocurran serios trastornos. Hoy han sido apedreados al internarse en los caños varios candrays que habían sido cargados de sal por obreros no asociados.

Algunos tripulantes resultaron con heridas leves.

Aumenta la excitación entre los huelguistas el hecho de haberse facilitado a los patronos por disposición del ministro de Marina, algunos elementos que permiten a aquéllos continuar el trabajo sin el concurso de sus obreros.

Los Presidentes de las Sociedades de barqueros y cargadores han pedido al Gobernador que intervenga para procurar al conflicto una solución conciliadora.

### Temporal en Cádiz.—Barcos perdidos.

Cádiz 17 (1120 t.)

Reina un furioso temporal que hace en extremo peligrosa la navegación, teniendo ya noticia de algunos naufragios.

Un laúd que se dirigía a Sevilla se ha perdido a la vista de este puerto. Su tripulación fué salvada por el vapor *Calentista*, que inmediatamente acudió en su auxilio.

Ha naufragado también un fletcho que tripulaban tres hombres, los cuales fueron recogidos por el vapor *Hispanitas*.

Los buques que hay fundeados han adoptado grandes precauciones para evitar accidentes.

Algunos de los que han venido huyendo del temporal traen averías.—Corresponsal.

## Europa y el Sultán.

La tardanza en la expedición de la nota austro-rusa a la Sublime Puerta, se ha debido, sin duda, a la extrema prudencia con que la han redactado y al exquisito esmero puesto para no exigir al Sultán más de lo que en realidad puede hacer.

Nada positivo cabe decir acerca de la presión que sea necesaria para asegurar la ejecución de lo pedido en la nota, ni acerca de cuáles sean las potencias que ejerzan tal presión, aunque es de presumir que el principal papel lo desempeñen aquellas que confinan con la península de los Balcanes.

Francia é Inglaterra no se hallan este caso, sino bastante alejadas de Turquía; pero nadie duda de que una y otra están en alto grado interesadas en que tengan éxito las gestiones de Austria y Rusia para evitar toda conflagración en el país balcánico.

Es de creer, por tanto, que ambas influirán moralmente todo lo posible en apoyo de la acción mancomunada de los gobiernos de Viena y San Petersburgo.

## Fango político.

La separación de la política y la administración, tantas veces preconizada, y que hasta ha servido de pretexto en los conatos de formación de un cuerpo profesional de gobernadores, está produciendo no pocos entorpecimientos a la situación gubernante.

En discursos y en programas, es decir, en teoría, se ha predicado mucho en favor de esa separación; pero obras son amores, y no buenas razones, ó sea *operibus credite et non verbis*, porque en la práctica se hace todo lo contrario de lo que se dice, sin duda porque una cosa es predicar y otra dar trigo.

Con los nuevos procedimientos en uso, no se le pide a nadie la dimisión; pero al que estorba se le pone en estudio, y llueven sobre él tal cúmulo de entorpecimientos é intrigas, de tal modo se le amarga la existencia, que concluye por aburrirse y dejar el campo libre.

De este modo los servicios públicos, la administración están a merced del que pega, y las gentes honradas y buenas se meten en sus casas, volviendo la espalda a la política y abandonando la administración a los audaces, a esos que, sin más ley ni freno que su capricho, todo lo arrollan.

No hay que esperar ahora ni en mucho tiempo la depuración directiva mientras los elementos sanos y las fuerzas de opinión, formadas por entidades serias y justas, no salgan de su apatía para confundir a esos mercederos públicos.

La política y la administración no pueden separarse en España, porque el objetivo de la vida pública no emana del bien, sino del mal. La acción de lo justo se ha perdido, y por muchas que sean las circulares, las reglas y los discursos que se pronuncian para prevenir esos abusos, el caquiquismo se impondrá siempre, porque los partidos y los gobiernos no se forman para

el interés del país, sino para el medro personal.

Los expedientes justos no se resuelven; las reclamaciones honradas no se atienden; la resistencia pasiva para el bien, que no soborna, es más influyente y decisiva que la actividad diligente para el mal, que por donde pasa va dejando rastros indelebiles de su sospechosa prodigalidad.

Cuando esto se ve y se palpa a cada paso, cuando sin necesidad de profundizar demasiado se tropieza a cada instante con la horrible y negra realidad de una administración desmorralizada y una política envilecida, no es de extrañar que la masa neutra, la opinión sana, las gentes honradas sientan verdadera aversión a la vida pública, que se desliza con descecho indecible sobre el fango de podredumbres y miserias que constituyen la esencia primordial de nuestros organismos directivos.

## El Congreso de los marinos mercantes.

Con muy distinto criterio han sido juzgados por el público los acuerdos del primer Congreso Nacional de Marinos del Comercio, celebrado recientemente en la industriosa y rica ciudad de Gijón.

No podía menos de suceder así tratándose de asuntos tan complejos que encierran problemas de la mayor importancia y de muy diversa índole y de los intereses hasta ahora bastante desatendidos de las meritorias clases de capitanes, pilotos, maquinistas y gentes de mar de los buques mercantes.

Salta a la vista, desde luego, al leer los acuerdos del Congreso y el discurso pronunciado en la sesión de clausura por el Sr. D. Angel de la Vía, presidente de la Asociación de Pilotos de Gijón, que no ha tenido por finalidad ese primer ensayo de Congreso de los marinos, reclamar para los buques un cronómetro más o menos salvavidas, aunque todo esto sea muy conveniente ó muy necesario, y que esos acuerdos se pueden reducir a dos conclusiones que expresen de manera muy sencilla y clara la verdadera aspiración; el objetivo principal.

A mi manera de ver representa lo esencial de la primera, la organización acertada de las sociedades de los marinos mercantes para constituir con ellas una Federación, cuyos Estatutos se proponen en la base 3.º.

Tiempo ha ya que funcionan en algunos puntos del litoral sociedades legítimamente constituidas de las distintas colectividades de marinos mercantes, y es muy extraño que éstos hayan tardado tanto en buscar los medios para perfeccionarlas y reunir en Federación, siendo así que forzosamente han debido reconocer que en los tiempos que corremos no alcanzarán mejorar su porvenir si no cuentan con ese elemento de propaganda y de fuerza.

Si en este primer Congreso han conseguido siquiera suavizar asperezas y sentar las bases de la Federación, han alcanzado un éxito y por ello merecen felicitaciones, mucho más si perseveran en tan laudables propósitos de unión y de camaraderismo con entera independencia, para esos fines especiales de otras asociaciones cuyos elementos heterogéneos pueden representar intereses opuestos.

La segunda conclusión envuelve la idea de aumentar los conocimientos generales de las distintas clases de la Marina mercante, en armonía con los crecientes adelantos del material naval, y hacer que las profesiones de pilotos y maquinistas sean carreras que no desmerezcan en nada de las civiles de más brillo é importancia.

Para realizar esta noble aspiración, propone el Congreso el plan de enseñanza de las dos carreras con verdadero conocimiento del asunto y buen desear; pero a mi juicio no con gran fortuna en la parte que se refiere a maquinistas, y por este motivo he de permitir hacer algunas observaciones para exponer ideas recogidas en la práctica que tal vez puedan ser utilizables.

Desde luego, como expresa en su primer párrafo la base 1.ª, es absolutamente indispensable que los maquinistas procedan de centros de enseñanza acertadamente constituidos; y entiendo que deberían ser escuelas especiales que reunieran los elementos necesarios para que los alumnos adquiriesen todos los conocimientos teóricos y prácticos de la carrera; pero como es inútil pedir lo que no se puede alcanzar, preciso será conformarse, y no es poco, con los Institutos navales, en los que deberán adquirirse los aspirantes a maquinistas sus conocimientos teóricos.

Para ingresar en dichos Institutos deberán los aspirantes presentar certificado de haber aprobado, a más de la primera enseñanza, las asignaturas de Historia y Geografía.

El examen de ingreso versará sobre elementos de Aritmética, Algebra, Geometría, Trigonometría y dibujo a mano de figuras y de adornos.

En los Institutos cursarán los alumnos en dos años las materias siguientes:

Primer año. Física.—Mecánica.—Electricidad y sus aplicaciones a bordo.—Dibujo lineal.—Inglés.

Segundo año. Teoría de máquinas en general.—Elementos de construcción y monturas de máquinas.—Dibujo lineal aplicado a las máquinas.—Inglés.

Este programa teórico difiere muy poco del que se propone en la base 1.ª y el examen de ingreso no es muy difícil, como lo prueba el que en todas las convocatorias para las diferentes carreras del Ejército y de la Armada, se presentan muchos jóvenes menores de 18 años, saliendo bien con programas más extensos; no está, por consiguiente, la dificultad y la importancia de la carrera de maquinistas navales en ese programa, sino en la suma de conocimientos prácticos que requiere.

En la base 1.ª, tantas veces citada, se previene que para ingresar los aspirantes en los Institutos navales, presentarán un certificado de haber trabajado tres años en un taller de construcción de máquinas, y ya no vuelve a ocuparse más de la enseñanza de taller, pues en los dichos Institutos no habrá elementos para ese objeto, y en el buque-escuela, que también se propone, harán prácticas de navegación y de manejo de máquinas y calderas; pero no construirán nada.

No me explico como haya podido suponerse que son tres años suficientes para aprender siquiera muy medianamente los oficios de herrero, calderero de hierro y de cobre, ajustador a lima y torno, algo de fundidor y además los trabajos de monturas de máquinas a flote que indispensablemente necesita conocer el maquinista; yo estimo que se necesitan por lo menos cinco años muy bien aprovechados y acreditados esos conocimientos, no por medio de una certi-

flación, sino en un examen riguroso; y es de advertir que en ese tiempo de taller, no sólo debe aprenderse a trabajar, sino también a conocer los recursos para dirigir con acierto los trabajos y a saber enseñar y mandar a los que trabajan.

La enseñanza teórica que debe darse a los maquinistas ha de ser tal, que aprendan perfectamente todo lo esencial sin perder el tiempo en hacer interminables demostraciones, que a la postre no suelen convencer, y dedicar todo el disponible a los conocimientos prácticos, es decir, debe hacerse precisamente lo contrario de lo que en general se hace en España con los alumnos de casi todas las carreras, que es llenarles la cabeza de letras y de números en confuso tropel y acostumbrarlos a que no produzcan nunca absolutamente nada práctico.

Otro defecto de importancia encuentro en el proyecto que propone el congreso para la formación de la carrera de maquinistas, y es, que solamente con diez meses de prácticas en el barco-escuela y tres años de segundo maquinista se puede ascender a primero, de modo que con cuatro años de embarco y veinticuatro de edad tenemos ya formado el jefe de máquinas de un trasatlántico de 20.000 toneladas y 30.000 caballos de fuerza; mucho, trasatlántico me parece para tan inepto maquinista.

Antes de los treinta años de edad, y con menos de diez ó doce de navegación, no hay quien reúna las condiciones necesarias para dirigir las máquinas de un barco de alguna importancia; además el prestigio de la carrera requiere que no se alejase tan pronto y con tanta facilidad el empleo superior, y por estos motivos juzgo indispensable que haya las clases de terceros, segundos y primeros maquinistas, mediante entre una y otra por lo menos tres años de navegación.

Si el buque-escuela ha de navegar, no parece que sea muy fácil que los segundos maquinistas lo encuentren oportunamente cuando necesitan examinarse de primeros; por otra parte, los aspirantes a maquinistas pueden muy bien hacer un año de vapor en cualquier trasatlántico, llevando un diario de navegación, en el cual pondrá su informe el primer maquinista del buque; los diarios serán vistos por las Juntas Examinadoras, que estarán constituidas en los Institutos navales; de esta manera el barco-escuela no es absolutamente indispensable, y como no es muy probable que por ahora el Gobierno adquiere un buque para ese objeto, se suprime un obstáculo a la resolución de un problema que no admite mucha espera.

C. I.

MARINOS CÉLEBRES

El Teniente general de la Armada

D. JOSÉ DE MAZARREDO

1745 á 1812

Nació en Bilbao el 5 de Marzo de 1745; y dió pronto pruebas de ser uno de los hombres más aplicados é instruidos. No siendo posible reseñar todos los sucesos de su vida, sólo nos ocuparemos á grandes rasgos de los más salientes.

Siendo guardia marina á los diez y seis años de edad, naufragó el buque en que navegaba, y contra la opinión de los más prácticos y experimentados embarcó de noche con furioso temporal en un botecillo, salvando la vida de 300 hombres que constituían la tripulación.

En viaje á Filipinas resolvió el problema de determinar su longitud; con un prolijo cálculo, cuya exactitud probó en las recaladas del cabo de Buena Esperanza y el estrecho de la Sonda. Esta observación y cálculo la demostró también en la situación de la isla Trinidad del Brasil, y en la Dirección de la enseñanza de guardias marinas y trabajos del Observatorio que montó en Cartagena.

Empleó los primeros cronómetros de bolsillo construidos en Londres y los sextantes de reflexión, en los cuales inventó el aparato que da al anteojo movimiento paralelo al plano del instrumento.

Dichos sextantes los llevaba también en sus viajes por tierra, y con ellos determinó las situaciones geográficas de Alcalá de Henares, Roncesvalles, Irún, Vergara, Pasajes, Bilbao, Colindres, Pamplona, y varios pueblos de las carreteras de Murcia y Ferrol, de Madrid á Bilbao y de Madrid á Cádiz.

Estas operaciones en las posadas de los trayectos no le estorbaban para escribir un tratado de navegación y una colección de tablas para los cálculos á bordo, con el fin de instruir á los jóvenes puestos á su cuidado.

Siendo mayor general en la escuadra de Gastón, en 1779, ensayó sus Rendimientos táctica y las instrucciones de señales que había escrito; y siguió aplicándolas en la de D. Luis de Córdoba organizadas por él, debiéndose el apremio del gran convoy inglés el 9 de Agosto de 1780, en el Canal de la Mancha y la salvación de la escuadra combinada en la noche del 31 de Agosto, pues hallándose cerca de las Sorlingas con gran temporal, hizo el almirante francés señal de riesgo en la derrota mandando vararla, lo que resistió Mazarredo por la confianza que tenía en sus observaciones astronómicas, obstinándose en seguir el rumbo que era el acertado, como se comprobó, y el mismo conde de Gothea, reconociendo su error dijo: «Yo iba á partir una escuadra que Mazarredo salvó».

No fué esta la sola ocasión en que fueron de utilidad sus conocimientos astronómicos. En 1.º de Noviembre de 1751 naufragó perdido la escuadra española de 28 navios y cuatro fragatas, la francesa de 38 navios, y 20 fragatas, y el rico convoy de 130 buques que escoltaban, si el mayor general Mazarredo, según consta oficialmente, no la hubiera sacado de la peligrosa situación en que las puso la orden impremeditada de salida que dió el conde de Estaing.

Regresando á España en 1732 con otra escuadra de 40 navios y siete fragatas que había operado en América, pudo por su cronómetro desmentir la situación de estima, errónea de los pilotos y recalar con precisión en Cádiz.

Lo mismo ocurrió con la escuadra del Canal de la Mancha, que se creía cerca de Finisterre, cuando estaba lejos de él, y con esto se enalteció la inteligencia y fama de Mazarredo por la seguridad de sus observaciones.

En el terreno militar, se distinguió mucho en el bloqueo de Gibraltar, el ataque con las baterías flotantes y el combate con la escuadra inglesa del almirante Howe; y más aún en la desgraciada expedición á Argel, por el orden y dirección con que preparó el desembarco del ejército bajo el fuego del enemigo, y evitó que el descalabro fuera más sangriento, logrando llevar en la escuadra unos 3.000 heridos y toda la artillería.

Premió el Rey estos servicios ascendiendo al Jefe de Escuadra, pero terminada por entonces la guerra, volvió á sus estudios, dirigiendo la compañía de guardias marinas, á la que trazó un plan de estudios superiores con los conocimientos más elevados de la ciencia y redactó además un informe sobre la construcción de navios y fragatas, que no se ha publicado.

En 1785 se le comisionó para negociar la paz con la Regencia de Argel; y al terminar esta misión diplomática, se le llamó á Madrid para redactar las Ordenanzas generales de la Armada, obra interrumpida por la guerra con Inglaterra para la cual y ya de Teniente general, embarcó en 1789; y estuvo en las costas de Portugal y Galicia hasta la paz, que volvió á la redacción de las Ordenanzas, en cuya labor se emplearon siete años.

Vigentes están todavía en gran parte, aunque

llevan más de un siglo, pues se promulgaron en 1793; y se admira su concisión y elegancia en el lenguaje, como la sabiduría de sus preceptos.

El mérito de Mazarredo como autor de estas Ordenanzas, es eminente, aunque él le creyera inferior á sus cálculos astronómicos.

Durante la guerra con Francia en 1795 mandó una escuadra en el Mediterráneo, que estuvo al principio unida á la de Langara y á la inglesa de Hood, ocupando el puerto y arsenal de Tolón, y asistiendo á la defensa de Rosas; luego la mandó en jefe Mazarredo, habiéndose quedado por la falta de recursos y el abandono en que el Gobierno tenía esta Escuadra de su mando, se calificó éste de indisciplina y pasó desterrado al Ferrol, con prohibición de entrar en la corte, orden funesta que separó del mando á un marino tan inteligente, ocurriendo á poco el combate del cabo de San Vicente.

Caido el ministro, recibió Mazarredo reparación y se trasladó á Cádiz á reorganizar los restos de la escuadra y disponer la defensa del puerto, que podía ser atacado por los ingleses.

En menos de tres meses tuvo á punto la escuadra; y organizadas en divisiones las fuerzas útiles que pronto llenaron su objeto, pues acercándose los enemigos con bombardas que se situaron en la parte del Sur; las atacó en las noches del 3 y 5 de Julio, obligándolos á abandonar el puerto y librando á la Ciudad del bombardeo, hizo además una salida con la escuadra y mantuvo en respeto á los ingleses que bloqueaban la bahía.

Nombrado capitán general del departamento de Cádiz allí y en el observatorio fundó talleres de instrumentos náuticos, fomentó el arsenal y se ocupó de asuntos científicos hasta 1799 que fué con la escuadra del Mediterráneo á unirse con la del almirante Bruix; pasando ambas escuadras de Cartagena á Cádiz y desde allí á Brest; donde Mazarredo recibió orden de entregar el mando á Gravina y marchar á París con el carácter de embajador, cerca del cónsul Bonaparte.

La franquicia de Mazarredo, oponiéndose á sus planes, lo disgustó y para vencer su resistencia á que nuestra escuadra operase con la francesa; acudió en auxilio al rey de España y fué relevado el embajador, ordenándosele que sin mando alguno se presentara en Cádiz.

Desatendido y sin recursos fué de cuartel á Bilbao, habiéndosele captado la ojeriza del gobierno por la que llamaban su tenacidad vizcaina.

Gracias á su intervención no ocurrió en Bilbao un choque grave por intereses locales; y hasta este acto meritorio se le censuró en la Corte y ya caído en desgracia fué trasladado primero á Santoña, y después á Pamplona sin consideración á su edad y servicios.

Volvió en 1807 á Bilbao y allí le cogió el alzamiento nacional; siendo de los pocos que se dejaron seducir por Napoleón para formar gobierno, por lo que fué tachado de afrancesado.

En esta época prestó también grandes servicios; pues perdida la batalla de la Coruña y embarcado el ejército inglés, llegaron las tropas francesas al Ferrol y encontrando 11 navios y cuatro fragatas, quisieron llevárselos á Francia como buena presa, disponiendo para ello un contralmirante y la marinería.

Mazarredo lo impidió trasladándose del departamento con un orden del Rey José.

De regreso á Madrid falleció el 29 de Julio de 1812, librándose de la emigración y de los padecimientos de los de su partido, ya que no de las censuras.

A pesar de sus últimos errores no negará nadie que con él perdió la Marina de guerra española uno de los más sabios é ilustrados de sus generales, digno por todos conceptos de que perdure su recuerdo entre los de los más ilustres marinos de su tiempo.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 17 de Febrero de 1908.

EN LA ESCUELA NAVAL FLOTANTE

Con muchísimo gusto copiamos de nuestro querido colega La Correspondencia Militar el sueto siguiente:

Aprobados sin plaza.

Conocido es el rigor de los exámenes á que se someten los aspirantes á ingreso en la Escuela Naval flotante, y por lo tanto lo difícil y costoso de la preparación.

En tal concepto, y dado que á fin del curso actual, ó sea para Junio del presente año, sólo quedarán en dicha Escuela 28 aspirantes, número insuficiente para el sostenimiento de la misma, procede que sean admitidos los 12 examinados que, aprobados en los exámenes de ingreso, quedaron sin plaza.

Hay también la circunstancia de que en el presupuesto se consignan créditos para 100 aspirantes, y que el ministro de la Guerra, con muy buen acuerdo, acaba de dictar una Real orden en virtud de la cual los aprobados sin plaza en la última convocatoria tienen derecho al ingreso sin nuevo examen, en alternativa con los que resulten aprobados en el próximo, según las notas.

Como nuestro buque escuela tiene la dotación necesaria de oficiales y profesores para la más completa enseñanza de tan difícil carrera, es indispensable establecer determinado equilibrio entre el número de aspirantes y el de profesores, con objeto de que no resulte tan gravoso para el Estado la enseñanza de la futura oficialidad.

Estamos seguros que el ministro de Marina, teniendo en cuenta estas circunstancias, ha de resolver el ingreso de este corto número de aprobados sin plaza, como cosa conveniente al servicio del ramo que dirige y por cuyo desarrollo ha de velar.

Los nuevos buques de la Cunard.

El Gobierno del reino Unido ha impuesto ciertas condiciones restrictivas para los nuevos buques de la empresa Cunard, que se construirán en breve plazo.

Dichos buques que serán dos, los mayores á flote, deberán hallarse en estado de sostener la velocidad de 25 nudos, y aventajarán á todos los trasatlánticos conocidos, no sólo por sus dimensiones, si que también por la potencia de sus máquinas.

Sufrirán los repetidos buques una serie de pruebas que no dejarán duda alguna acerca de su posibilidad de conservar una marcha extraordinaria durante los largos viajes.

La primera de dichas pruebas se efectuará entre Cumbrae y los faros de Laidna, con calado medio de 29 pies 6 pulgadas, y se repetirá seis veces á la velocidad de 25 nudos.

La segunda consistirá en recorrer el trayecto del fare de Cumbrae al de Corsewall, ida y vuelta, con velocidad de 25 nudos también.

La tercera se verificará en alta mar entre dos puntos distantes 500 millas uno de otro, haciendo el viaje redondo con igual velocidad que en las dos pruebas anteriores, lo cual supone una navegación de 35 horas seguidas.

Problema de velocidad.

Con motivo de las últimas pruebas del Jeanne d'Arc, se han apresurado los ingleses á hacer notar que, si bien en todas partes cuesta poco obtener en pruebas un número de caballos indicados mayor que el estipulado en el contrato, los franceses han experimentado mayo-

res dificultades que sus vecinos del otro lado del Canal en punto á velocidad.

Por lo que al Jeanne d'Arc se refiere, preciso es confesar que tienen razón.

Dicho crucero es, por varias de sus condiciones, de un tipo medio entre los ingleses Drake y Essex, y en las pruebas de que habíamos empleado personal escogido de máquinas—mucho más numerosos que el de costumbre—logrando desarrollar 30.257 caballos indicados, siendo así que en la contrata sólo se exigen 28.500.

No obstante ese prodigioso desarrollo de fuerza indicada, la velocidad, que debía ser de 30 nudos, no excedió de 21,7.

Y—dicen los ingleses—todavía hay que tener en cuenta que esa clase de pruebas en la Marina francesa duran solamente tres horas, mientras que las similares de la Armada británica se prolongan durante cinco horas más.

¿Qué contestarán á esas observaciones los que atribuyen superioridad á la flota de la vecina república?

LA ARCHIDUQUESA ISABEL

(DE LA AGENCIA FABRA)

Últimos tributos al cadáver de la archiduquesa.

Viena 17 (10:20 n.).—El cuerpo de la archiduquesa Isabel recibió las bendiciones de la Iglesia en la tarde de hoy, sin ceremonial expreso, en el palacio del archiduque Federico.

Hallábase presentes el Emperador, miembros de la familia imperial, príncipes extranjeros, ministros, altos dignatarios, y el embajador de España.

El cadáver será trasladado esta noche á Baden.

Sepultura provisional.

Baden 18 (1 m.).

Los restos mortales de la archiduquesa Isabel después de entonados los responsos en la capilla de Weilburg, fueron depositados provisionalmente en la misma, hallándose presentes los archiduques Federico y Eugenio, los príncipes Luis y Francisco de Baviera, el príncipe heredero Fernando de Borbón, príncipe Elías y sus respectivos séquito.

Los funerales.

Viena 18 (1:30 t.).

La reina Cristina de España ha asistido á la misa de réquiem por el alma del archiduque Albrecht.

La Compañía de mar de Melilla.

Se trata de un Cuerpo respetable, muy interesante á causa de su organización, pero que corre riesgo de desorganizarse por completo y de ir á una rápida decadencia como resultado de esa misma organización. Observemos los orígenes de la Compañía de mar de Melilla.

Hará unos treinta años, hallándose la goleta Ligera en Chafarinas, su comandante vió que un individuo, vestido de marino, circulaba sin preocuparse de la denuncia de su porte y desempeñaba oficios viles. Al regresar á la península, el comandante de la Ligera dió parte, y del expediente que se formó resultó la formación de la susodicha Compañía de mar dependiente del ministerio de la Guerra.

Antes, los marinos destacados en Melilla y presididos menores dependían de la Comandancia de Marina de Málaga y del Ministerio de Marina. Por cierto que el individuo origen de la transformación, hubo de pedir el retiro pocos años después, para no ser retirado por fuerza, pues sus incorrecciones subían de punto.

Cuéntase que en cierta ocasión tomó una suma bastante redonda para facilitar la fuga en masa de los presos del Peñón de la Gomerá; la operación fracasó y el dinero no fué devuelto, á consecuencia de lo cual, el individuo en cuestión tuvo que gestionar su traslado para no exponerse á un pinchazo inevitable. Un su pariente, en Alhucemas, estuvo comprometido; así consta en su hoja de servicios, en el asesinato de un célebre moro, quien después de robado fué metido en un saco y arrojado al mar.

La Marina juzgó que no disponía de medios para vigilar á tales subordinados, y que lo mejor era ponerlos bajo la inmediata vigilancia é inspección de las autoridades militares.

El reglamento de la Compañía de Mar es casi casi perfecto. Esta Compañía es un cuerpo con alguna autonomía, él se administra sus fondos, él se paga sus gastos, él se construye sus embarcaciones. Apresurémonos á decir que esta Compañía de Mar tiene una bonita historia, y que varios de sus individuos ostentan en sus pechos medallas de salvamento muy bien ganadas. Mas como instituto armado no carece de deficiencias. Marinos dependientes del palacio de Buenavista, eso no suena bien. Habría que darles un carácter más definido, convirtiéndolos en uno de los varios servicios de la Armada. Con ello ganaría, desde luego, la disciplina.

Hoy se da el caso de que en alguno que otro «menor» la Compañía, más que al servicio del Estado, está al servicio del particular que maneja los asuntos marítimos de la plaza. Interviene en faenas, abiertamente en pugna con el objeto para que fué creada. Cuando se prescribe rigurosamente que todas las licencias quedan en suspenso y que todo el mundo debe hallarse en su puesto, tal sargento, prevalido de su condición semi-independiente, trasládase al extranjero por sugerirse así sus aficiones cívicas.

En la parte sana de la Compañía de Mar la reorganización de ésta sería acogida con entusiasmo. Como complemento: habría que destinar un barco de guerra de apostadero en Melilla, y aumentar la categoría de los que mandan los destacamentos marítimos en el Peñón, Alhucemas y Chafarinas.

H.

El pleito de los torpederos.

(POR TELÉGRAFO)

Fallo favorable.

Londres 18 (Vía Bilbao).

El proceso entablado por el Ministro de Marina de España contra la compañía armadora Clydebac, ha sido fallado en favor de España.

La compañía habrá de pagar una indemnización de 67.500 libras esterlinas.—Fabra.

Centro del Ejército y de la Armada.

LECCIONES DE MAÑANA

De cinco y media á seis y media de la tarde: Teniente Coronel de Estado Mayor D. Carlos García Alonso, «Concepto y estudio de la Historia militar».

De seis y media á siete y media: Comandante de Artillería D. Ubaldo Rezac y Medina, el tema «Industria militar.—Fábrica de Trubia».

MACEDONIA

(POR TELÉGRAFO)

Preparativos de guerra.

París, 18.

El Economista de Londres enumera los preparativos militares que se están llevando á cabo en previsión de que surja esta primavera un conflicto armado en Oriente. Dice que Austria acumula en Hungría municiones de boca

ante la eventualidad de una ocupación militar austriaca en Macedonia.

Rusia prepara una escuadra en Odessa con buques de transporte para marchar en caso necesario á Burgos y á Varna.

Al mismo tiempo se organiza la movilización de los cuerpos de ejército rusos.

Al decir del mismo periódico, las potencias aspiran á que se introduzcan reformas importantes en Macedonia, á los cuales resisten la Subtancia en Macedonia, á los cuales comprenden la blime Puerta. Dichas reformas consisten en oficiales reorganización de la gendarmería con oficiales europeos, procedentes de naciones neutrales y el nombramiento de un gobernador elegido por las grandes potencias, designándose como candidato al príncipe Waldemar de Dinamarca.

La actitud de Francia.

París 18.

El periódico Le Matin publica una conversación del ministro Sr. Delcassé en la que éste ha declarado que Francia apoyará resueltamente el programa de reformas austro-rusas en Macedonia; pero no se separa nunca de las potencias signatarias del Tratado de Berlín, para no ser responsable la nación francesa de los graves incidentes posibles.—Fabra.

Depósito flotante de carbón

Don José Hurtado de Mendoza ha sido autorizado por el ministerio de Obras públicas para establecer en el puerto de Málaga un depósito flotante de carbones minerales extranjeros, sin previo pago de derechos de arancel, con destino al aprovisionamiento de buques de vapor en expediciones á otros países.

El capitán de puerto, de acuerdo con el ingeniero jefe de la provincia, con el administrador de la Aduana y la Junta de puerto, fijarán el emplazamiento del depósito con arreglo al plano del proyecto, debiendo la autoridad de Marina señalar el amarraje, los pertrechos que deba tener, tanto en uso como de repuesto, los especiales para casos de incendio, la tripulación mínima que deberá tener constantemente y las lanchas reglamentarias que de noche deba presentar para evitar colisiones.

En compensación del espacio del dominio público que ocupe el almacén flotante, satisfará el concesionario á la Caja de la Junta del puerto los arbitrios de tonelaje y mercaderías otorgadas por Reales decretos de 14 de Mayo de 1875 y 11 de Junio del mismo año, respectivamente, como si tuviesen lugar las operaciones en los muelles.

La instalación del depósito quedará ultimada en el plazo de seis meses, contados desde la fecha en que el Capitán del puerto cumpla todo lo preceptuado en la cláusula 2.ª de la concesión.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Lance entre hombres públicos.

Budapest 18.—A consecuencia del incidente personal ocurrido en la sesión de ayer de la Cámara de diputados de Hungría entre el ministro de la Defensa nacional, barón de Fejervary y el diputado Sr. Lengyel, este último ha mandado los padrinos al primero.

La Marina de guerra italiana.

Roma 18.—La Cámara italiana ha discutido una proposición encaminada á declarar la conveniencia de reorganizar la Marina de guerra en armonía con los progresos del tiempo y las necesidades de la defensa nacional.

Intervienen en el debate oradores de los diferentes grupos políticos, coincidiendo en que todos los italianos tienen el deber de pedir que se proteja á la Marina, pues ella constituye la mejor garantía de la paz, y es la que mantiene el prestigio de la bandera de la patria, como se ha demostrado en recientes conflictos internacionales.

En Marruecos.

Londres 18.—The Morning Leader inserta hoy un telegrama de Tánger, diciendo que en un combate entre las fuerzas del Pretendiente y las del Sultán, éstas fueron derrotadas con pérdida de unos mil hombres.

Añade que el Pretendiente continúa en Taza, y que en Fez reina un pánico terrible.

Entre París y Madrid.

París 17.—En el Consejo de ministros celebrado en el Eliseo, ha quedado aprobada en principio la carrera de automóviles, la primavera próxima entre París y Madrid, bajo expresa reserva de que habrán de adoptarse todas las precauciones necesarias para evitar accidentes funestos.

Servicio militar.

París 17.—El Senado, en su sesión de hoy, ha adoptado los artículos 34 á 50 del proyecto de ley de servicio militar de dos años. Después pasó á tratar del título cuarto, relativo á los reenganches.

Instructores ingleses.

Frankfort 17.—La Gaceta de Frankfort publica un despacho de Tánger, fecha de ayer, dando cuenta de que son esperados en aquella población dos mayores ingleses, que tomarán el mando de la caballería y de la artillería imperiales.

Parece, por lo tanto, que vuelve á preponderar en la corte del Sultán la influencia inglesa.

En las Cámaras francesas.

París 17.—Cámara de los Diputados. Durante toda la sesión de la tarde se ha seguido discutiendo el privilegio de los destiladores, acordando por 313 votos contra 256 celebrar por la noche otra sesión é petición del ministro Sr. Rouvier que insistió sobre la necesidad de terminar el debate y votar el presupuesto antes de fin de Marzo.

En la sesión de la noche se ha aprobado el art. 18, propuesto por el Gobierno, relativo al inventario anual que ha de hacerse en todas las fábricas, cualquiera que sea la cantidad de alcohol destilado.

Reforma de Arancel.

Nueva York 18.—Comunican de Caracas que el gobierno de Venezuela ha aumentado en 30 por 100 todos los derechos arancelarios de importación.

El Canal de Panamá.

Washington 18.—El gobierno de los Estados Unidos ha aceptado la oferta de la Compañía del Canal de Panamá, de la venta de éste con todas sus propiedades y derechos, en cuarenta millones de dólares, salvo la ratificación del Tratado con Colombia, que se holla pendiente.

Reclamaciones de Alemania.

Nueva York 18.—Un despacho de Panamá anuncia que el ministro alemán se embarcó el día 14 en Puerto Cabello (Colombia). Relaciónase su viaje con las reclamaciones de Alemania contra Colombia, por las pérdidas sufridas durante la revolución.

Armamentos de Servia.

París 18.—Los armamentos de Servia continúan en aumento y se hacen con tal carácter de premura, que habiendo encargado numeroso material á las fábricas austriacas, con la garantía del Banco de Budapest, ha tenido que

obligarse á pagar 30 por 100 de aumento sobre su valor corriente.

Naufragio.

Nueva York 18.—Un despacho de Elisabeth-City (Carolina del Norte), anuncia que el vapor Olive se fué á pique durante una tempestad, pereciendo 18 tripulantes.

SUSCRIPCION NACIONAL

PARA EL MONUMENTO A LOS SOLDADOS Y MARINOS MUERTOS EN LAS CAMPAÑAS DE CUBA Y FILIPINAS

Sección Central de señoras de la Cruz Roja, 2.000 pesetas; Banco de España (primera entrada), 1.000; D. Cándido Pielain, 35; conde de San Simón, 10; doña Emilia Pullés, 2; doña Rosalía Martínez de Puebla, 5; el niño Gualtero de Castro y Cortellini, 5.

Una comisión de la Ejecutiva del Monumento visitó á nuestro Embajador en Francia Sr. León y Castillo, quien prometió coadyuvar eficazmente al éxito de los trabajos que realiza el Comité constituido en París.

CUENTO

LAS DOS CENAS

I

A pesar de sus cincuenta años cumplidos, Cipriano Peyruse, uno de los comerciantes más ricos de Burdeos, era un hombre de muy buen ver.

Vivía solo en una magnífica casa, porque nunca había querido casarse.

Un día se le ocurrió la idea de recibir á sus amigos y de dar grandes fiestas, y á este fin hizo derribar varios tabiques para disponer de un gran salón donde se pudiesen celebrar bailes, banquetes y grandes recepciones.

Durante seis meses no se habló en Burdeos más que del salón de Cipriano Peyruse y del lujo que en él debía desplegarse.

Al fin se supo que la obra estaba terminada y que en breve debía celebrarse la primera fiesta.

Pero todo el mundo ignoraba la fecha, puesto que Peyruse se mostraba impenetrable acerca de este punto.

¡Transcurrieron tres meses... seis... un año... y nada!

Los amigos de Peyruse comenzaban á disgustarse en vista de aquel incomprendible aplazamiento.

«¿Qué pensaba el acacalado comerciante? ¿Por qué no se decidía á inaugurar su salón? Indudablemente, Peyruse tenía miedo de no producir el efecto que deseaba, pues estaba decidido á dar una fiesta suntuosa y original, que llamara grandemente la atención en toda la ciudad.

Cuantos proyectos imaginaba los encontraba indignos de él.

Pasaron dos años sin que se verificara la tan decantada inauguración, y los amigos de Cipriano no podían contener por más tiempo su impaciencia.

Al comenzar el tercer invierno, los íntimos de Peyruse acordaron inaugurar el salón, aunque fuese sin permiso ni conocimiento del propietario.



Para comprar camas, colchones y muebles, desde lo más lujoso hasta lo más modesto, por muy poco dinero, sólo en los almacenes del Gran Bazar, Atocha, 8, 10 y 12, frente a la calle de Carretas.

# Esto es muy importante

Atocha, 8, 10 y 12

(Frente a la calle de Carretas)

(Antes plaza de la Cobada, núm. 1)

## ELECTRICIDAD, FONOGRAFOS Y ZONOFONOS



Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres. Motores eléctricos y Ventiladores Edison. Gran máquina de escribir la OLIVER, escritorio a la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana. El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil a los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo. El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático. Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini. Gramófonos y Zonófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios a

### UREÑA

SE HACEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Saúco, 1. - MADRID

## SOBRINO DE CIMARRA

Sastre para caballeros, niños y niñas.

Novedades inglesas

PLAZA DE LA INDEPENDENCIA, 2 MADRID



## EL ESCUDO DE BARCELONA

GRAN BAZAR DE ROPAS HECHAS

Casa fundada en 1860.

21 y 23, PRECIADOS, 21 y 23.

### TEMPORADA DE INVIERNO

Completo surtido en trajes para caballeros y niños, sin competencia, dadas sus calidades y precios como los siguientes: Trajes americana patén novedad, desde 20 pesetas. Pantalones fantasía novedad, desde 9 pesetas. Gabanes buen género y forros satin, desde 25 pesetas. Capas, todo su vuelo, desde 20 pesetas.

Trajes para niños, desde 10 pesetas. Depósito exclusivo de los Gabanes rusos y Chaquetones de Palma de Mallorca, que tanta aceptación han merecido por su baratura y elegante confección. Rusos sin forros, desde 30 pesetas. Rusos forrados, desde 35 pesetas. Chaquetones sin forros, desde 25 pesetas.

Precio fijo.

## Dr. Morales

35 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad e impotencia. Carretas, 39, principal, Madrid.

## LA IMPERIAL

CENTRO INTERNACIONAL DE REPRESENTACIONES COMERCIALES

Fábrica de corsos, fajas y aparatos ortopédicos. DESEÑANO, 10, MADRID, 1, VALTERDE, 1.

Se solicitan muestrarios y catálogos de casas comerciales que deseen ser representadas en España y Extranjero. Sólidas garantías. - 25 años de existencia.

## PASTILLAS BONALD

CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAÍNA

Su eficacia está reconocida y comprobada por los señores médicos para combatir las enfermedades de la BOCA y de la GARGANTA.

Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, picor, aftas, anginas, ulceraciones, sequedad, granulación, sífilis producidas por causas perirricas, tétanos del aliento, placas mucosas, fenómenos bucales de la dentición, salivación hidrágica, efectos nocivos de la nicotina, catarras laringofaríngeos, afectos nerviosos del estómago, vómitos, etc., etc.

### TENEMOS PREPARADAS

Pastillas Cloro-Boro-Sódicas.  
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol.  
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol.  
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol.  
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con policarpina.  
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol.  
Pastillas de cocaína y mentol.  
Pastillas de cocaína, codeína y mentol.  
Pastillas de frutos pectorales con codeína, para los casos en que los señores médicos las consideren indicadas.

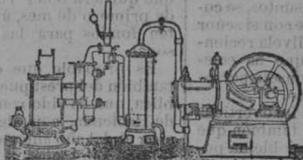
Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero.

Se venden en todas las farmacias y en la del autor,

NUÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID

## Nuevo Motor „Benz“ a gas pobre desde 4 a 150 caballos. - Aplicable a todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: 1 a 3 centimos.



La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ“ a gas común, a gasolina y a alcohol.

Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 63, Madrid.

## ASTILLEROS DEL NERVIÓN

### BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas. Reparación de cascos, máquinas y calderas. Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho. Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas. Tranvías aéreos. Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente. Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción. Instalación de lavaderos. Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

### PRESUPUESTOS GRATIS

## MANUEL SORIANO MECÁNICO ELECTRICISTA

Construcción de fábricas de electricidad. - Contratación de los trabajos de montaje y sus redes. - Instalaciones para particulares y motores eléctricos. - Líneas de transmisión y distribución de fuerza, con sus materiales y maquinarias o sin ellos. - Colocación de timbres, pararrayos, teléfonos, tubos acústicos y ascensores eléctricos. - Reparaciones de maquinarias y aparatos de medidas y comprobación. - Planos de población y sus términos, en ferro-prusiatos ó en papel tela.

Conde de Romanones, 7 y 9, segundo.

MADRID

## VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET, S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALDÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

### FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).  
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).  
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.  
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).  
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.  
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).  
Laboratorio de cartuchería en Dartford.  
Fábrica en North Kent para proyectiles.  
Polígonos de Eskneals y Eynstord

### SERVICIOS

DE LA

## COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS. - Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 1.º Enero, 1.º Febrero, 1.º y 2.º Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO. - Servicio del Norte: Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 16 de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puertos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga para Puerto Plata con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA. - Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, 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, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz 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. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

LINEA DE BUENOS AIRES. - Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE CANARIAS. - Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mizagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, regresando a Barcelona por Santa Cruz de Tenerife, Cádiz, Málaga (alternativa), Alicante y Valencia.

Llegada a las Palmas de Gran Canaria, 26 de cada mes. Salida de idem, 27 a las 10 h.

Llegada a Santa Cruz de Tenerife, 27 a las 15 h. Salida de id., 28 a las 18 h.

Llegada a Santa Cruz de la Palma, 29 a las 6 h. Salida de id., 29 a las 18 h.

Llegada a Santa Cruz de Tenerife, 30 a las 6 h. Salida de id., 1 a las 15 h.

Llegada a las Palmas de Gran Canaria, 1 a las 15 h. Salida de id., 1 a las 18 h.

LINEA DE FERNANDO PÓO. - Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

LINEA DE TANGER. - Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE. - La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores ó industriales que recibirá y encaimará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

## AVISO

En los talleres del

### DIARIO DE LA MARINA

se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía.

A los suscriptores del DIARIO se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

### DIARIO DE LA MARINA

De venta en Barcelona: S. Solá, kiosko La Suela. - Ramba del Centro, núm. 3.

## IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

### LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA

Y PUERTOS INTERMEDIOS

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, BILAO Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, Consignatario.

### LA MUJER EN SU CASA

REVISTA MENSUAL DE LABORES

80 páginas de texto con numerosas grabadas de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, costuras, etc.

Ediciones de lujo con labores dibujadas y espejadas, con todo el material necesario para terminarias.

PRECIOS DE SUSCRIPCION  
1.ª edición. - 12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.  
2.ª edición. - 12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.  
3.ª edición. - 12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.  
4.ª edición. - 12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

### BOLETIN DE SUSCRIPCION

Sres. Baillig-Bailliere e Hijos, Editores. Pl. de Santa Ana, 10, Madrid.

Tengo el gusto de suscribirme por un año a La Mujer en su Casa, edición, cuyo importe de ..... pesetas he remitido adjunto.

Nombre .....

Señas .....

### Influencia del poder naval en la Historia

POR A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de marío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.

Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

PRECIO: 12'50 PESETAS

### ESCUELA DE NAUTICA

PARA OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE

Honorarios: 25 pts. mensuales.

Plaza de la Lealtad, 2, bajo dra.

MADRID

### SOBRINOS DE CARO

## GRAN SASTRERIA DE MILITAR, PAISANO Y NIÑOS

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE UNIFORMES

Mayor, 9. MADRID