

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVII

Redacción y Administración: Polígono, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Lunes 14 de Febrero de 1916

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.466

EN EL CAMPO DE LAS HIPÓTESIS

LA CAMPAÑA MARITIMA

A los rumores de próximas ofensivas en los diversos frentes continentales hay que añadir otros que hacen referencia a la acción de las escuadras, que parecen decididas a no abandonar sus abrigos por el saludable respeto que la británica inspira a la germana, ésta a la rusa, y la combinada del Mediterráneo a la austriaca.

Sin embargo, los críticos navales ponen sobre el tapete la cuestión y es forzoso seguirles en sus disertaciones hipotéticas.

El que escribe en *Daily Mail* considera que las flotas enemigas pueden proponerse tres objetivos que examinaremos sucesivamente, mostrando las dificultades que ofrecerá su ejecución.

Consiste el primero de aquéllos en salir al mar del Norte para atacar el flanco de las tropas aliadas en Flandes.

Semejante empresa resulta sumamente arriesgada porque dicho ataque tendría que concretarse a un pedazo de costa que estará cubierta de minas y por los submarinos ingleses. No hay más que ver que la flota británica, con todo su poderío, no ha osado intentar un desembarco en Bélgica, que hubiera sido muy eficaz por la amenaza a la retaguardia del flanco derecho alemán.

Además, los barcos tedescos tendrían que habérselas con la escuadra intacta de Jellicoe, que podría elegir el momento del combate, cerrando contra ellos cuando estuvieran más comprometidos en su lucha con las baterías de tierra, faltos de municiones y alejados de su base.

Esto le parece perlas al crítico del periódico de Londres; pero no creemos que sea de su opinión el príncipe Enrique de Prusia, que conduce la Armada imperial.

El segundo objetivo podría ser—según el mismo escritor profesional—forzar el Paso de Calais y seguir hacia el Mediterráneo para unirse a la escuadra austriaca. Ambas atacarían entonces el Canal de Suez, secundando la ofensiva terrestre de los turcos.

La constante vigilancia a que está sometida la flota alemana hace muy difícil que pudiera tomar suficiente delantera para hacer ese viaje sin librar antes un combate en que todas las desventajas estarían de su parte.

Y aunque al fin lograra evitar el encuentro, sería seguida muy de cerca por fuerzas superiores. La anglo-francesa del mar latino correría a detenerla, y así podría verse completamente rodeada de buques tan buenos como los suyos y desde luego más numerosos.

De la Austria, para acudir en su ayuda, tendría que luchar antes con la italiana, que no es un adversario despreciable, apoyada en la salida del canal de Otranto.

La tercera solución que dicho crítico admite es ejecutar salidas violentas en el mar del Norte y en el Adriático, largando, al mismo tiempo, veloces cruceros para apresar los navíos mercantes y ofender los puntos no artillados de las costas de Inglaterra e Italia.

Tampoco puede esperarse mucho de un método que ya fué ensayado y sólo produjo la pérdida de algunas unidades, cuyo admirable heroísmo acabó con su destrucción, confirmando el dominio del Océano en favor de la Gran Bretaña. Acordémonos del «Emden», cuya gloriosa odisea no podría ser sobrepujada.

Existe también otra versión, según la cual se atribuye a la escuadra del Kaiser el propósito de destruir las defensas del golfo de Riga, como ya lo intentó hace algún tiempo, para facilitar el avance de las divisiones de Hindenburg.

La supremacía que aquella tiene sobre la flota moscovita permitiría repetir el ataque; pero la presencia de los submarinos británicos aconsejará moverse con precaución en un paraje que es muy a propósito para que los sumergibles hagan de las suyas.

El ejemplo del «Almirante Charners», hundido en dos minutos en la costa de Siria, y los sucesos del mar de Mármara, no invitan a un juego en que se puede perder mucho para ganar bien poco.

La consecuencia que se deduce del examen

imperial de la situación marítima es que en esta guerra, como en las anteriores, y pese a los nuevos inventos que la extienden a los aires y debajo de las olas, es indispensable ser superior en número, clase y armamento de las unidades de combate para tener probabilidades de un triunfo en la batalla naval.

Cualquier camino que se tome al moverse sobre el mar, conducirá a ella de un modo indefectible; y mientras los hechos no demuestran que puede compensarse de algún modo la inferioridad absoluta de un grupo de barcos contra otro por medio de esos modernos elementos, hay derecho a seguir pensando que la escuadra alemana no aceptará el choque con la inglesa, ni la rusa abandonará su abrigo de Cronstadt, ni la austriaca sus fondeaderos de Pola y de Cattaro, a no ser que sobrevengan circunstancias extraordinarias que aconsejen afrontar los riesgos a toda costa en busca de soluciones indispensables al bien del conjunto.

PROBLEMAS MARITIMOS

Salvamento de naufragos

En la revista profesional *Marina* publica nuestro entrañable amigo el competente marino y notable abogado D. Ernesto Anastasio un sentido artículo dedicado a los pescadores del Cabañal, víctimas de los últimos temporales y que sucumbieron encontrando una muerte horrible por falta de auxilios eficaces.

Tiene razón nuestro querido y admirado amigo: la incuria oficial por un lado y la de determinadas entidades que se crearon para garantizar y proteger la vida de los trabajadores del mar, es causa de que continuamente tengamos que lamentar, unas veces en el Mediterráneo y otras en las costas del Norte y del Noroeste, sinestros tan dolorosos como el ocurrido a los pobres pescadores del Cabañal, que perdieron su vida por no existir en Valencia elementos eficaces de salvamento con los que acudir en socorro de aquellos humildes y esforzados trabajadores, que en lucha continua y con exposición de sus vidas van en busca del sostén de sus familias, sin contar siquiera con aquella garantía que todos los países ofrecen a los pescadores, aquí tan abandonados, tan explotados y tan miseramente retribuidos con irrisorios salarios, parte alcuota e inapreciable de las enormes ganancias que a sus expensas obtienen una serie de desaprensivos individuos, enriquecidos a su costa.

A muy amargas consideraciones de índole social se presta la íntima explotación de que son víctimas nuestros humildes pescadores, que al romper el alba abandonan sus hogares, y embarcándose en frágiles embarcaciones salen a la mar, para realizar su industria, luchando unas veces con terribles temporales, otras con la inclemencia de extremadas temperaturas, casi siempre ateridos de frío, con sus ropas empapadas por la lluvia o por los rocíos del mar; y cuando al cabo de muchos horas de penoso trabajo regresan al puerto, allí les espera a pie firme y sobre el muelle un depósito y cruel comprador, jefe de una gavilla de acaparadores, que sin tener para nada en cuenta las fatigas, las privaciones y los sinsabores de aquellos desdichados, le ofrece una mezquina cantidad, que forzosamente han de aceptar, entregando a cambio de ella el fruto de su angustioso y enorme trabajo, del cual viven y se enriquecen esos verdugos, que no otro nombre tienen, del proletariado y de la clase media, causantes únicos del encarecimiento de las subsistencias.

Dejando a un lado este aspecto social y humanitario, que a reflexiones tan tristes se presta, y concretándonos al artículo del Sr. Anastasio, añadiremos por nuestra cuenta algunos datos para reforzar su admirable argumentación.

Funciona en nuestro país desde hace muchos años la Sociedad española de Salvamento de naufragos, sostenida con el apoyo de la protección regia, con la ayuda oficial y con el auxilio colectivo de entidades y de generosas dádivas de algunos ciudadanos; sus ingresos son de bastante importancia; el reglamento por que se rige es en extremo altruista; la finalidad de dicha institución no puede ser más humanitaria; pero, desgraciadamente, su cometido en la práctica resulta ineficaz; ignoramos las causas, pero la realidad nos viene demostrando la existencia de falta de dirección y de competencia en los encargados de cum-

plir las fines de tan noble y humanitaria entidad.

Ninguna, absolutamente ninguna estación de salvamento de naufragos de las establecidas en nuestras costas está bien emplazada; el material de que disponen es, en su mayoría, antiguo y mucho de él inútil; como ejemplo podemos citar, entre otras, la estación de La Coruña, instalada en un paseo público, donde resulta ineficaz su sección y la de su bote salvavidas, antiguo y sin tripulación para su manejo.

La Sociedad mencionada no dispone de una sola embarcación provista de motor, mientras que sus similares del extranjero los adoptaron para el servicio tan pronto se aplicó a la Marina este elemento mecánico, por la extraordinaria importancia que tiene el factor velocidad.

Nuestros puertos de refugio carecen de aquellas condiciones marítimas que le den tal denominación; en vez de obras de puerto son mejoras de poblaciones, que jamás se terminan, pudiéndose citar su ejemplo, por analogía, como una solución de la intrincada incógnita del problema del movimiento continuo.

Y para irri de vergüenzas nacionales, por lo que a cuestiones marítimas se refiere, ahí tenemos el faro de Cabo Villano, instalado y funcionando gracias a los apremiantes requerimientos de Inglaterra, que hubo de llamar la atención de nuestro Gobierno para que cumpliera el humanitario deber de emplazar en aquella peligrosa región del Noroeste de España una farola potente que garantizase a los navegantes su seguridad y pusiese término a los continuos siniestros que allí ocurrían por nuestra incuria nacional.

Nosotros no nos limitamos, como lo hace el Sr. Anastasio, a exhortar a los pescadores de Cabañal con este hermoso consejo: «decid a los políticos que os pidan el voto, que por encima del ornato del pueblo para recreo de veraneantes está vuestro derecho a la vida. Advertid a quienes os prediquen en largos discursos si debéis de ser monárquicos o republicanos, que ante todo sois marineros y estimáis de mayor urgencia resolver el problema de vuestra seguridad personal y la de vuestras modestas haciendas». Nosotros les diríamos más: les diríamos que si en España no ha surgido aún un estadista, que al igual de Río Branco, libertador de los esclavos del Brasil, redima a nuestros pescadores de la esclavitud, de la explotación y del abandono en que se les tiene, lógico es que, ejercitando cuantos derechos les conceden las leyes, procuren libertarse de la tiranía explotadora de los modernos verdugos que a expensas de su trabajo se enriquecen, haciéndolos desaparecer de una vez, y para siempre, como plaga nociva para la sociedad, con cuyo morbo se aniquila y extingue la vida de nuestro proletariado; y por lo que a su seguridad se refiere, realizarían un acto en extremo simpático exigiendo de los Poderes públicos la desaparición de esas casetas de salvamento de naufragos, mal llamadas estaciones, que tanta semejanza tienen con las casillas de los fieltos de consumos, de las que tan sólo se diferencian en un atributo circular, salvavidas de corcho, en vez del simbólico e irritante *pincho*, emblema heráldico de los odiosos consumos.

Todos los salvamentos hasta ahora realizados por la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, han sido en los puertos, en los muelles y en alguna que otra playa; que sepamos, la mencionada Sociedad con el material de que dispone no ha realizado hasta la fecha salvamento alguno en las costas ni en sus inmediaciones, pues en cuantas ocasiones han ocurrido siniestros que poniendo en peligro las embarcaciones, sus tripulantes demandarían auxilio, no fué posible prestárselo, y por carecer de elementos y de medios para ello, sucumbían inevitablemente.

El lamentable y doloroso accidente ocurrido a los pescadores del Cabañal, que perecieron a la vista de la costa de Valencia por no haber sido posible prestarles inmediato y eficaz socorro, se presta a duras, acerbis y merecidas censuras contra la Sociedad española de salvamento de naufragos, que desde la fecha de su fundación, y con los auxilios recibidos, podía disponer actualmente de útiles artefactos a la moderna.

Muy de veras lamentamos llevar a la tribuna pública estas manifestaciones; pero nuestra justa censura refleja el sentir de todo el personal marítimo, quejoso de un servicio que en vez de útil y humanitario resulta estéril, ineficaz.

Se impone, por humanidad, que los elementos directores de la mencionada Sociedad, rompiendo antiguos moldes, sacudiendo su pereza y desplegando una activa campaña, inicien una era de resultados prácticos y positivos; con ello no sólo cumplirán la simpática y generosa misión que les está encomendada, sino que contarán, no lo duden, con el decidido apoyo de la opinión pública, hoy indiferente y divorciada de aquella entidad, no por falta de entusiasmo ni de caridad, sino desilusionada al presenciar lo mal atendidos que están unos servicios tan nobles y altruistas, y cuya esterilidad e ineficacia se pone de manifiesto cuando más necesarios son, cuando es preciso salvar la vida de sus semejantes.

Antonio López Perea.

NUESTRA RECONSTITUCION NAVAL

Los submarinos españoles

El cumplimiento del acorazado francés «Suffren» por un submarino alemán actualiza de nuevo el tema del empleo de estas pequeñas y temibles naves, que en la presente lucha llevan destruidas ya 186.228 toneladas de buques de guerra—dato de la *Revista Marítima Italiana*—; es decir, un tonelaje que representa vez y media el de las flotas de submarinos de los países beligerantes. Y, sobre todo, le presta actualidad vivísima para nosotros, que por nuestras dilatadas costas y situación geográfica, necesitamos como nadie de un arma económica y eficaz que resguarde nuestra independencia y nos haga, cuando menos, de respetar.

El problema está en excelente vía de resolución. No sólo vamos a tener submarinos; pero también submarinos veloces y bien armados. Los dos primeros, los que han de servir de tipo para cuantos se construirán aquí en seguida, son de fabricación norteamericana y tienen 1.300 toneladas de desplazamiento en la superficie, amén de una velocidad considerable: veinticinco millas por hora.

Por cierto que la cláusula en que se estipula dicha velocidad y que fué inserta en las estipulaciones sin previa consulta al departamento naval, ha determinado modificaciones importantes en los proyectos y no pocos estudios técnicos. Porque resultaba imposible, dadas las dimensiones de dichos buques, establecer en ellos las máquinas de combustión interna precisas para dar la velocidad requerida. En vista de eso, buscóse una solución sobre la base de que el buque monte turbinas de vapor para navegar en superficie y si sirva de baterías y motores eléctricos para el movimiento en inmersión. Y al cabo vencieron los técnicos las dificultades de orden mecánico que representa el uso del vapor, obteniendo una combinación ingeniosísima.

Para la navegación en superficie se aplicará una disposición nueva de las máquinas que quemará aceite mineral. Consistirá ella en que una de las dos turbinas trabaje a toda fuerza, mientras la otra es movida eléctricamente. Cuando se precise gran velocidad, deberán usarse las dos turbinas a vapor. Los submarinos llevarán los motores generadores conectados, por medio de piñones, con las turbinas, que cuando trabajen generarán electricidad para cargar las baterías. Bajo la superficie, la electricidad pasa de las baterías a los generadores, los cuales se convierten en motores para mover las hélices. La particularidad de esta construcción estriba en que, cuando el buque está cruzando, una turbina moverá un árbol propulsor y el generador en él montado. La corriente producida en este generador pasará directamente al que está montado en el segundo árbol, al que hará accionar como motor que pondrá en movimiento la otra hélice. De esta manera se obtiene la completa eficiencia de una sola turbina y se economiza combustible.

Los submarinos llevarán como armamento dos cañones de eclipse para la acción en superficie, probablemente de un nuevo modelo de cuatro pulgadas, en vez del de tres pulgadas que montan los sumergibles más pequeños. Estas armas podrán disparar contra aeroplanos y dirigibles.

De modo que, según se ve, España contará con un modelo de submarino que tiene gran eficacia ofensiva y excelentes condiciones para la navegación. Sólo falta que contemos pronto con el número de unidades que necesitamos.

(De nuestro estimado colega *El Mundo*.)

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Polígono, 3, entlo.

INTERESES ECONOMICOS

Manifestaciones del director general de Comercio

Nuestro estimado colega ABC publica hoy unas declaraciones interesantísimas del director general de Comercio, Sr. Sala, de las cuales reproducimos los párrafos siguientes:

«¿Cree usted que se puede hacer frente a las dificultades económicas que surgirán mientras dure la guerra y a las que sobrevendrán después?»

—Sí. Pero hay que prepararse para ello. Y los medios de preparación adecuada han de consistir, a mi juicio—y conste que sólo expreso opiniones personales—, en una serie de medidas de Gobierno que pueden producir excelente resultado.

Primero de todo, creo que la implantación de los puertos francos debe extenderse, además del de Cádiz, a otros puntos de la Península, del Cantábrico y del Mediterráneo. Por ejemplo, a Barcelona y Bilbao. Serían dos poderosos instrumentos de expansión mercantil, sin que se perjudicaran en lo más mínimo los intereses legítimos de las producciones interiores. Porque en el puerto franco de Cádiz, creado con el aplauso de todos, sólo podrán realizarse operaciones de manipulación de productos, no de transformación, y, por tanto, considero que no se perjudica ningún interés privado, mientras que se facilita el intercambio de una serie de productos americanos y coloniales que ahora tienen otra dirección mercantil...

Juzgo que otra medida necesaria es la concesión de bonos a la exportación para las industrias que merezcan o necesiten el auxilio del Estado. La concesión de la prima de exportación sería beneficiosa porque sostendría el trabajo de nuestra fabricación, que podría servir los pedidos extranjeros frente a la intensa lucha mercantil que, pasada la guerra, se avecina. El Estado ha de auxiliar a la acción privada facilitándole una exacta y verdadera información mercantil interior y exterior. Y para ese fin, todos los servicios de información mercantil han de fundirse en un solo centro o sección que dependa de la Dirección general de Comercio. Los cónsules han de tener parte importante en este servicio, para lo cual todo cuanto se refiere a sus funciones debe depender de la Dirección de Comercio. Y, finalmente, base de la expansión comercial de España han de ser las misiones comerciales y los agregados mercantiles en los Embajadas y Legaciones de España en el extranjero.

—¿No sería oportuno enviar ahora misiones comerciales a las naciones hispanoamericanas?»

—Sería tan conveniente, que sin ellas, si abandonamos esta única ocasión para ampliar y extender nuestra expansión en aquellos pueblos hermanos, perderemos sus mercados definitivamente. Y no hay que olvidar que constituyen una masa consumidora de población de 80 millones de habitantes, y que ahora no tropicemos con la concurrencia alemana ni francesa. Importantísimo es para ello el régimen de los transportes.

—¿No es usted partidario de las primas a la navegación?»

—No. Creo que han constituido un fracaso, porque en épocas de aguda crisis el Estado carece de poder coactivo para imponer determinadas obligaciones de servicios de transporte a las Empresas privadas. Sólo ante la gravedad de la crisis podría hacer una requisita de los elementos de transporte; pero estas medidas no se adoptan más que cuando están suficientemente justificadas para la defensa de los intereses colectivos. Por eso opino que se impone una transformación en el régimen de nuestros transportes marítimos, sobre la base de crear «líneas regulares fijas y subvencionadas» por el Estado, para que además de prestar el servicio postal estuvieran obligadas a transportar a flote reducido determinada proporción de mercancías nacionales o consignadas a España. El comercio marítimo español es de 20 millones de toneladas de mercancías, de las cuales sólo siete millones son transportadas por buques españoles. Mediante el establecimiento de aquellas líneas regulares fijas y con subvención, puede la Marina mercante nacional conquistar parte de esta enorme diferencia en el transporte de nuestras mercancías.

—¿Y sobre el fomento de nuestra Marina mercante?»

—Es imprescindible para el futuro desarrollo mercantil del país. Para evitar la reducción de nuestra flota mercante, el Gobierno dictó el Real decreto de 7 de Enero último. Y ahora, para completar aquella disposición, considero que deben constituirse en España los Institutos de Crédito Marítimo, que necesitamos para fomentar las industrias marítimas. Preciso será fomentar los astilleros nacionales. Los países

LA GUERRA EUROPEA Por mar y por tierra

Las operaciones en Rusia

Luchas parciales.
PETROGRADO, 13.—En las posiciones de Dyansk, la lucha por la posesión del embudo formado por la explosión de uno de nuestros hornos duró todo el día y terminó de una manera favorable para nosotros.
 Después de un animado fuego, ocupamos el pueblo de Garbouovks.
 Cerca del lago Sveatno ha habido lucha de bombas muy intensa.
 Cerca de Tchermerme, el enemigo lanzaba de cuando en cuando rátagas de fuego contra la altura que habíamos ocupado.
 En Galitzia, en la región de Tsebrofl, el enemigo se obstinaba en desalojarnos de la altura que le habíamos tomado.
 Costándole enormes pérdidas lo consiguió; pero en seguida un glorioso regimiento de veteranos empujó por segunda vez al enemigo, valiéndose de un fogoso contraataque desde la altura.
 Los que hicimos prisioneros en esta altura contaron que nuestra artillería causó al enemigo enormes pérdidas.

Terrible batalla en la Bukovina.
LONDRES, 14.—Llega la noticia de una nueva y terrible batalla que se está librando en las alturas de la Bukovina, donde los rusos atacan en grandes masas.
Movimiento de tropas en Besarabia.
LONDRES, 13.—Las comunicaciones ferroviarias entre Rusia y Rumania están interrumpidas debido a movimiento de tropas en Besarabia.

Las operaciones en Francia

Violentos ataques de los alemanes.
PARIS, 13.—En Artois ha habido durante el día una serie de ataques alemanes desde la altura 140 hasta la carretera de Neuville a La Folie. En el transcurso de la mañana una primera tentativa al Oeste de la altura 140 no dió resultado.
 Durante la tarde, después de un violento bombardeo de las posiciones francesas, los alemanes han atacado en cuatro puntos diferentes del frente francés. Tres de esos ataques han sido parados en seco por el fuego combinado de la artillería e infantería francesa; durante el cuarto ataque los germanos lograron penetrar en una trinchera francesa de primera línea al Oeste de la altura 140; pero fueron arrojados de ella inmediatamente mediante un contraataque de los franceses, que infligieron a sus contrincantes pérdidas muy sensibles entre muertos y heridos.
 Al Sur de Fribre fracasó un ataque alemán, ejecutado con gran éxito de mano, contra las posiciones francesas.
 En re Soissons y Reims, el tiro de los franceses ha frustrado algunas acciones de infantería alemana que se hallaban en curso de preparación.
 En la Champaña, en el transcurso de una acción aislada entre la carretera de Navarin y la de Saint Sauplet, los franceses han cogido algunos prisioneros.
 Al Este de la carretera de Tahure a Somme Py, los alemanes han logrado poner pie en algunos elementos de trincheras avanzadas.
 Un ataque alemán al Este de Peppois ha sido tenido a raya por el tiro de la artillería francesa.
Combates de artillería.—Ingleses apesadumados.
BERLIN, 14.—Comunica el gran Cuartel general alemán que en Flandes, después de una activa preparación por parte de la artillería, algunos destacamentos de reconocimiento penetraron en las posiciones enemigas.
 Al Sur este de Bo singhe cogieron prisioneros a unos 40 ingleses.
 La artillería inglesa bombardeó la ciudad de Lila. Nos nos causó pérdidas ni daños de carácter militar.
 En los combates al Noroeste y al Oeste de Vimy, hasta el día 9 de Febrero, han sido cogidos prisioneros tres oficiales y 582 soldados; el total del botín cogido se eleva a 33 ametralladoras, dos lanzabombas y otro material de guerra.
 En la Champaña, al Sur de Sainte Marie a Py, asaltamos las posiciones francesas en una extensión de 700 metros y apresamos a cinco oficiales y 207 soldados.

Las operaciones en Austria

Tomada una posición italiana.
VIENNA, 14.—«Han vuelto a iniciarse hace algunos días vivos duelos de artillería en el frente de la costa.
 En Plitsch las tropas austríacas se apoderaron hoy por la mañana de una posición enemiga.
 Apresamos tres ametralladoras y cogimos a 73 alpinos.»
Las relaciones de Italia con Inglaterra y Francia.
PARIS, 14.—Los periódicos alemanes presentan el viaje de Briand a Roma como im-

puesto por la necesidad de fortificar una alianza que dejaba bastante que desear. Sucede todo lo contrario, pues el acuerdo de Italia con sus aliados ha sido siempre perfecto. Las manifestaciones entusiastas con que los italianos han saludado a los ministros franceses y los comentarios de la Prensa de todos los partidos bastan para probar la amistad de las razas.
 El objeto del viaje del presidente del Consejo era coordinar la acción de los aliados en todos terrenos, tanto políticos como económicos y militares.

La lucha en el mar

Hundimiento de un submarino francés. 200 víctimas.
BERNA, 13.—Empiezan a recibirse noticias de la pérdida del acorazado «Suffren», de la armada francesa.
 Un submarino alemán, el día 8, acometió en las proximidades de las costas de Siria al «Suffren», echándole a pique. El buque se hundió en dos minutos, pereciendo la tripulación, compuesta de más de 800 hombres.
 El «Suffren» era un acorazado de 12 730 toneladas. Fué botado en 1899, y montaba cuatro cañones de 30,5, 10 de 16,4, ocho de 10, 22 de 4,7 y dos tubos lanzatorpedos. Tenía un andar de 18 millas.
Otro crucero francés hundido?
PARIS, 13.—En el Ministerio de Marina reina inquietud por la suerte del crucero «Almirante Charner», que navegaba por las costas de Siria, y del que se está sin noticias desde el día 8 del corriente, en cuya fecha, según un telegrama alemán, un submarino de nuestros enemigos echó a pique a un buque de guerra francés.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

Un vapor español ahogado.
ALMERIA, 13.—La tripulación del correo «Teodoro Llorente», que ha llegado de Melilla, refiere que durante el viaje divisaron al crucero inglés «Cormoran», que navegaba con rumbo al Estrecho. Poco después, observóse que el barco inglés gobernaba para pasar por la proa del «Llorente», y que en el penol tenía izada una señal cuyos colores no se distinguían.
 Poco después, el «Cormoran» izó el pabellón inglés, y la señal que significa la orden de detenerse. Ante eso, el comandante de nuestro buque mandó acortar la marcha.
 Sin embargo, el navío británico largó un cañonazo, cuyo proyectil pasó por entre los paños del «Llorente» y fué a caer a unos veinte metros de distancia. Entonces, el correo dió tres pitadas cortas, que indican: «Mis máquinas están dando a toda fuerza».
 Poco después pasaba por el costado de babo del «Llorente» el «Cormoran», que arrió uno de sus botes, mandado por dos oficiales armados, que, pasando a bordo del «Teodoro Llorente», visitaron las cámaras e inspeccionaron el manifiesto de carga y las listas del pasaje. No hallando nada, el «Cormoran» hizo la señal de que siguiera nuestro buque el viaje y además la «xora», que significa «dey a usted las gracias».
Un español con bandera inglesa.
CASTELLÓN, 13.—Obligada por el fuerte viento huracanado arriba a Grao una embarcación denominada «Mallorquina», que ostentaba bandera inglesa, llamando poderosamente la atención de los curiosos y dando pretextos a los más diversos comentarios, pues sus tripulantes son todos mallorquines.
 Avisados los jefes de Carabineros, hicieron la oportuna requisita, encontrando todos los documentos en regla.
 El barco, que por medio de un motor navegaba a vapor y vela, conduce 370 bultos de tabaco de Mallorca con destino al Reino Unido.

La opinión no se explica tales mixtificaciones entre la nacionalidad de los tripulantes y el pabellón en que se amparan.
Exposición en el mar.
PALMA DE MALLORCA, 12.—A media tarde se oyó una gran detonación en el mar, dividiéndose en éste, junto a la costa, una gruesa columna de humo.
 Se ignora a qué fué debida la explosión. Se supone generalmente que procedió de alguna mina derivante, de las que tanto usan los países en guerra, y que fué a estrellarse contra alguna roca.
Salvamento de un hidroplano británico.
CADIZ, 13.—El vapor correo de Africa «Llovera» ha llegado con retraso por haberse detenido durante la travesía por haber encontrado un biplano francés caído en el mar y haber auxiliado y recogido a sus tripulantes.
 El biplano tenía el núm. 1.353, lo dirigía un oficial ruso vestido marrón con gorra de pieles y llevaba en la manga las iniciales N. R. S.
 El piloto, que era un oficial inglés, vestía uniforme.
 El suceso ocurrió próximo a Tarifa, calculándose que el accidente se debe a la descomposición del motor.
 El vapor «Llovera» salvó a los tripulantes a pesar del temporal.
 El aparato ha quedado destruido.
 El «Llovera» tuvo en su tripulación algunos heridos.
 Un crucero inglés de cuatro chimeneas seguía al biplano, pero se quedó en Gibraltar después de virar el aparato.
 Cuando ocurrió el suceso se radiotelegrafió a Gibraltar, saliendo un torpedero inglés en busca del «Llovera» para recoger el biplano y los tripulantes.
Mejoras en el puerto de Málaga.
MÁLAGA, 13.—Convocados por el Sr. Alvarez Nat, se reunieron en la Cámara de Comercio el alcalde, los presidentes de la Diputación, Consejo de Fomento, Liga de contribuyentes, Cámara Agrícola, Sindicato de iniciativas, Junta del puerto y autoridades, asesorados por ingenieros, para tratar de las deficiencias del puerto de Málaga, que carece de depósitos de carbón, dársenas para pesqueros y almacenes de mercancías, absolutamente necesarios.
 Se acordó telegrafiar al ministro de Fomento encareciéndole la aprobación urgente del proyecto de alineación del delta del Guadalmedina, que permitirá todas las obras necesarias.
 Se recaba que apoyen estas pretensiones los Sres. Armiñán y Bergamín.

Las cuestiones obreras

Las huelgas de Barcelona.
BARCELONA, 13.—En un mitin celebrado por los fundidores de hierro acordaron reanudar el trabajo en las mismas condiciones que antes.
 Igual actitud han acordado los electricistas por haber conseguido parte del aumento que solicitaban.
 La huelga de albañiles sigue lo mismo; en las pocas obras donde aun se trabajaba, los huelguistas lo han impedido; en la calle de Roselló, un grupo de ocho o diez agredió a un albañil que iba al trabajo; la Policía detuvo a dos de los agresores; los agudados han practicado un registro en el Centro de los huelguistas albañiles, incautándose de unas cajas de herramientas.
 También se han registrado algunas coacciones por parte de los huelguistas lampistas; en la calle de Mallorca fué detenido un muchacho que agredió a otro que salía de un taller, y un grupo, en la calle de Borrell, asaltó a un aprendiz que llevaba un tubo de plomo, incautándose del metal y huyendo.
 Los albañiles de Villanueva han propuesto como fórmula al gobernador para arreglar el conflicto trabajar nueve horas desde hoy a 1.º de Mayo, y a partir de esa fecha ocho solamente.
 La mayoría de los obreros del arte textil han recibido concesiones patronales en vista de la carestía de la vida. La fábrica de Godó dará una peseta semanal de aumento en el jornal, y la de Serit, tres pesetas a los casados y dos a los solteros, respecto a los hombres. En cuanto a las mujeres, tendrán un aumento de dos las casadas y una las solteras. A los aprendices se les dará otra peseta.
La solución del conflicto de Trubia.
OVIEDO, 14.—Cuando los obreros de la fábrica de Trubia iban a celebrar la sámblica para acordar la huelga general, recibióse un aviso del director comunicándoles que los obreros ancianos a quienes se ha rebajado el sueldo podrán dejar de prestar servicio y disfrutar, en calidad de retiro, medio jornal.
 Los obreros aceptaron la oferta, quedando, por tanto, resuelto el conflicto.

NOTICIAS

Nuestro querido gerente, D. Manuel Montaña y García, ha dejado de pertenecer a la Sociedad de Gestión de la Mutuelle de Franco et des Colonies, renunciando al cargo de director regional de la Sociedad en Madrid que desempeñaba, por convenir así a sus intereses.

La suscripción Galdós

La Junta nacional para el homenaje a Galdós, en la reunión últimamente celebrada, acordó disolverse, entendiéndose haber cumplido los fines que motivaron su constitución.
 Al propio tiempo que adoptaba ese acuerdo, resolvió pedir a la Asociación de Escritores y Artistas se encargase de fomentar la suscripción iniciada y de recaudar las cantidades que, sin duda por olvido, no ingresaron todavía las Corporaciones y particulares que las suscribieron.
 Asimismo decidió entregar al Sr. Galdós el remanente de lo recaudado.
 En cumplimiento de estos acuerdos, el sábado por la noche se reunieron en la Presidencia del Consejo de ministros los señores conde de Romanones y Romero (D. Tomás), como presidente y secretario-tesorero, respectivamente, de la Junta nacional para el homenaje a Galdós; el Sr. López Muñoz, como presidente de la Asociación de Escritores y Artistas, y D. Benito Pérez Galdós.
 De perfecto acuerdo suscribieron los expresados señores un acta en la que se declaraba la aceptación de las funciones que venía desempeñando la disuelta Junta por la Asociación de Escritores y Artistas y la entrega al Sr. Galdós, que en el mismo acto se efectuó, de 25.304 pesetas y seis céntimos, que con las 61.680 pesetas 87 céntimos que ya tiene recibidas, forman el total de las 86.984 pesetas 93 céntimos a que ascendía lo recaudado.
 Los señores conde de Romanones y Romero, en nombre de las personalidades que constituían la repetida Junta, ofrecieron al Sr. López Muñoz su concurso para cuanto pudiera contribuir a fomentar la suscripción, que continuará abierta en la Asociación de Escritores y Artistas.
 A esta Corporación habrán de dirigirse los nuevos suscriptores, así como las Corporaciones y particulares que hayan de ingresar las cantidades que suscribieron y figuraban en las listas publicadas por la Prensa.

TEATRO REAL

El éxito clamoroso obtenido por los eminentes artistas Anselmi y la señorita Vix en la primera audición de «Manon», ha producido gran entusiasmo en el público, a juzgar por el enorme pedido de localidades que se ha hecho en Contaduría para mañana martes.
 La función corresponde al segundo turno, cada día más elegante.
 Como en la primera representación de «Manon», además de Genevieve Vix y Anselmi, interpretarán los principales personajes los señores Torres de Luna y Del Pozo.
 Dirigirá la orquesta el maestro Villa.
 La función comenzará a las ocho y media.

La salud en Madrid

Según *El Siglo Médico*, lo variable de la temperatura en esta semana, en la que ha habido días de crudo invierno, ha sido causa del aumento de catarros bronquiales, de tráqueo-bronquitis, de anginas faringicas y tonsilares, de pleuresias y hasta de algunas pleuroneumonías. Los enfermos del corazón y de los pulmones han experimentado agravaciones en su estado. También han sido frecuentes los ataques reumáticos en sus múltiples formas. Los padecimientos cerebrales, especialmente las hemorragias, han dado algún contingente a la mortalidad.
 En los niños—y en los adultos no revacunados—ha habido numerosos casos de viruela, que ha ocasionado en el mes anterior 30 defunciones. Igualmente se presentan casos de sarampión, escarlatina y algunos de difteria.

DE PALACIO

Su Majestad el Rey no tuvo audiencias.
 Poco después de las doce salió solo de Palacio para visitar a su primer montero, señor conde de Macea, cuya salud se halla restablecida, hasta el punto de haber hecho, en esta fecha, su primera salida a la calle.
 El conde ha perdido dos dedos de la mano, cuya amputación consideró precisa el médico.
 S. M. la Reina ha recibido en audiencia a la marquesa de Villaveja e hija, a la marquesa de Zugasti y a Nelly Harvey.
 El obispo auxiliar de Málaga ha ofrecido sus respetos a S. M. la Reina doña María Cristina.
 Se acaba de firmar el nombramiento de dama particular de S. M. la Reina a favor de la Srta. Carvajal y Quesada, hija de la condesa de Aguilar de Inestribillas.

DIEZ CUPONES
 como el presente dan derecho a una
AMPLIACION FOTOGRAFICA
 regalo de
Diario de la Marina

El I
 La As
 lona ha
 de la P
 ción:
 «La A
 ciudad, r
 comenda
 Prensa m
 presen
 llos actos
 naje de
 fiero B
 honrado
 de Instru
 do al ma
 Alonso
 grandes r
 compañe
 Espera
 aceptación
 plimiento
 Asociación
 dad.
 Barcelo
 dente, E
 Diar.
 Excmo.
 la Asocia
 Tambi
 pacho:
 «ZARAG
 de la Aso
 Reunid
 de la Pra
 ha sido a
 cional al
 Acuerdo
 de caráct
 toda la P
 tre.—El
 «PUERT
 de la A
 La Ro
 asocia al
 a usted ac
 que le en
 lude mu
 ramón.»
 La t
 Por el
 dado in
 diencias,
 éstas y es
 rios con t
 tablecida
 te aquel
 la prior
 esta pri
 nese po
 muy lan
 cuando e
 toria.
 Con el
 dad con
 nisterio
 trimestre
 Primer
 despacha
 Segun
 despacho
 Tercer
 Juzgado
 Cuarto
 en cada
 Quinto
 la Audie
 Es
 desde
 deseo
 Razos
 para h
 aquel
 mente
 kelnik
 reson
 en un
 tenib
 do el

El homenaje a Cavia

La Asociación de la Prensa diaria de Barcelona ha dirigido al presidente de la Asociación de la Prensa de Madrid la siguiente comunicación:

«La Asociación de la Prensa diaria de esta ciudad, reunida en Junta general, acordó encomendar al presidente de la Asociación de la Prensa madrileña la grata tarea de llevar la representación de la de Barcelona en todos aquellos actos que tengan por objeto rendir homenaje de cariñosa admiración al ilustre compañero D. Mariano de Cavia, tan justamente honrado por el excelentísimo señor ministro de Instrucción pública y Bellas Artes...»

DE GRACIA Y JUSTICIA

La tramitación de sumarios. Por el Ministerio de Gracia y Justicia se han dado instrucciones a los presidentes de las Audiencias, encargándoles que cuiden de que en éstas y en los Juzgados se tramiten los sumarios con toda la rapidez y con las garantías establecidas por el procedimiento...

Sexto. Número de sumarios que existan en los Juzgados con más de dos meses de duración...

Séptimo. Número de sumarios que existan en las Audiencias con más de tres meses de duración, a contar el día en que se recibieron en la misma; y

Octavo. Número de juicios orales suspendidos en el trimestre.

Los presidentes de las Audiencias quedan encargados de depurar minuciosamente la exactitud de los datos que se envíen, y deberán a este propósito advertir a sus subalternos la responsabilidad que por negligencia contraen no suministrando datos que respondan a la realidad.

Acercas de la extraordinaria facilidad con que se acuerda la suspensión de vistas, llama la atención de los presidentes el ministerio, por la perturbación que esto introduce en el ordenado funcionamiento de la administración de justicia.

CENTRO MILITAR

Curso de estudios militares

El sábado dió en el salón de actos de la cultura Sociedad su segunda conferencia sobre el «Estudio de la batalla moderna» el prestigioso comandante de Infantería diplomado D. Joaquín Calvache de Robles.

Mañana, 15 del actual, a las seis de la tarde, dará su tercera y última conferencia en el salón de actos de dicha Sociedad el capitán de Infantería D. Epifanio Gascuña y Gascón, quien continuará disertando sobre el tema «El enlace de las armas».

PUBLICACIONES

«LOS CONTEMPORANEOS». Son realmente complejas las mujeres e de pende su complejidad de la miopía de los psicólogos para hallar en el curso lógico de las cosas lo que buscan en el extraordinario por parecerles lo vulgar inverosímil? Eduardo Andicoberry, de cuyos méritos como escritor nada tenemos que decir por ser de sobra conocidos, aborda este interesante tema en el número de Los Contemporáneos de esta semana.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 11, Día 12. Lists various financial instruments like 4 por 100 perpetuo interior, Serie F 50.000 ptas. nominales, etc.

El gobernador de Canarias comunica que se ha celebrado en La Laguna un mitin para pedir que se completen todos los cursos de Derecho en aquella Universidad.

El conde de Romanones recibió, como de ordinario, a los periodistas; pero no les facilitó ninguna noticia, fundándose en que carecía de ellas.

El Sr. Urzáiz ha recibido al Comité Hispanoatlántico, presidido por el duque de Bivona; a una Comisión de la Unión Patronal Española, acompañada del Sr. Junoy, y a una Comisión de albañiles.

Esta última fué a hablarle de la necesidad urgentísima de que se adopten medidas que condujesen al abaratamiento de las subvenciones, no habiendo solicitado de ella el Sr. Urzáiz soluciones para dicho problema, como alguien ha dicho, sino sencillamente opiniones para tenerla en cuenta en el estudio que de tan importante cuestión está haciendo.

Acercas de los depósitos comerciales, ha manifestado el ministro de Hacienda, de acuerdo con lo que ya tiene dicho el conde de Romanones, que el Gobierno no tiene en ello un criterio exclusivista, sino de carácter general.

En cuanto a lo que viene hablándose de gravámenes sobre la exportación de vinos, ha declarado el ministro de Hacienda que, por ahora, no tiene el menor propósito en ese sentido.

Negó que tenga vacilaciones en cuanto a la futura emisión de obligaciones del Tesoro, y afirmó que está a la expectativa en vista del alza de nuestros valores, con el único fin de aprovechar la oportunidad que le permita reducir en todo lo posible el interés que a las mismas ha de asignar.

Por último, declaró el Sr. Urzáiz que ante las quejas de los transformadores metalúrgicos por la elevación de precio que ha alcanzado el metal conferenciara con las Sociedades siderúrgicas para buscar fórmulas que armonicen los intereses de unas y otras.

INTERESES MARITIMOS

Una Memoria oportuna

En Barcelona están siendo muy comentados estos días los siguientes párrafos de la Memoria publicada por la Liga Marítima de aquella capital:

«Los españoles de todas las regiones olvidan frecuentemente que el litoral español tiene 3.928 millas de total desarrollo de costa (Pañola, islas adyacentes y posesiones españolas); pero aquí en Cataluña no nos acordamos, además, de que Barcelona es el primer puerto español del Mediterráneo, cuya floreciente y prestigiosa actuación en la marcha mercantil de la nación española, no sólo alcanza a los catalanes que la realizan, sino al país entero, sobre quien influyen sus beneficios.»

Espectáculos para hoy

- REAL.—No hay función.
ESPAÑOL.—A las 10, Toninadas y La Remolino.
PRINCESA.—A las 9 1/2 Campo de armíño
COMEDIA.—A las 10, Primeros.
LARA.—A las 6 1/2, El tacaño Salomón y Fresa de Aranjuez
A las 10, El gran filón Las cacaúas y La familia de la Soledad.
ZARZUELA.—A las 6, y las 10, cinematógrafo.
CERVANTES.—Compañía Simó-Raso.—A las 6, Mi querido Pepe
A las 10 1/2, La frescura de Lofuente.
INFANTA ISABEL.—A las 6, Dios dirá y Té o café.
A las 10 1/4, El amigo Teddy.
APOLO.—A las 6 Los pendientes de la Tria
A las 7 1/4, El barbero de Sevilla.
A las 10 1/4, Los pendientes de la Trini.
A las 11 1/2, El patio de los naranjos.
ESLAVA.—A las 6, El capricho de las damas.
A las 10 1/2, La mujer ideal.
GÓMICO.—A las 10, 15, Isidra o las 49 provincias y Alma de Dios.
NOVEDADES.—A las 6 El golfo de Guinea
A las 7 1/4 Cine Fantomas.
A las 9 1/4, El expreso de las diez.
A las 10 1/4, El Lobato.
A las 11 3/4, Las mujeres malas.
MARTIN.—A las 6, La reina gitana.
A las 10 1/2, Los cuáqueros.
CINEMA X.—Gran sección, continúa de 5 1/2 a 1, éxitos grandiosos.
COLISEO IMPERIAL.—A las 5 1/2, La plaza de Olavide.
A las 6 1/2 Zarzuela y Mañana de sol.
A las 9 1/2, La criatura.
A las 10 1/2, La chocolatería.
PALACIO DE PROYECCIONES.—Sección continúa de cinematógrafo con cuantas novedades se vean. Variación diaria estrenos semanales lunes y jueves.
PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO.—Exposición diaria.—Se reciben con frecuencia variados ejemplares que llaman justamente el interés.
GALERIA DE LA GUERRA.—(Brasserie del Palace Hotel), Exposición de batallas de la guerra mundial.—A las 5, 5 1/2 y 6 1/2.
GRAN TEATRO.—Palacio del cine teatro.—Gran sección de cine a una hora de verdad.
ROYALTI.—(Génova, 6).—Salón aristocrático cinematográfico. Películas exclusivas.—Estrenos todos los días. Butacas 40 y 50 céntimos.
GRAN VIA.—Secciones continuas de 4 Bonitos programas.—
RENAVENTE.—De 5 a 12 1/2, sección coadunada de cinematógrafo.
SALON DORE.—Sección continua los días laborables desde las 4 1/2, y los festivos por secciones desde las 4.
Éxito grandioso de las películas de large métrage que se estrenan a diario.
IDEAL POLISTILO.—(Villanueva, 28).—Abierto de 10 a 1 y de 3 a 8.—Palacio, cine cinematógrafo, bar y patisserie.
ROMEA.—(Génova y varietés.—Secciones de 6, 7, 10 y 11 1/2 grandes éxitos.
CINE HISPANO-FRANCAIS.—(Por Baja, 28).—Sección continua de cinematógrafo de 6 1/2 a 12 1/2 de la noche.

CRIMEN Y CASTIGO

CRIMEN Y CASTIGO POR F. DOSTOIEWSKY

Estaba demasiado preocupada para notar que desde su salida de la casa había sido seguida por un desconocido. En el momento en que Raskolnikoff, Razumikhin y Sonia se habían detenido en la acera para hablar breves instantes, la casualidad hizo que aquel señor pasase al lado de ellos. Miró disimuladamente a los tres interlocutores y en particular a Raskolnikoff, y le examinó después la cara para poderle reconocer en caso de necesidad. Todo esto fué hecho en un abrir y cerrar de ojos y de un modo nada ostensible; después de lo cual el señor se alejó acortando el paso como si hubiera seguido a alguien. Era a

Sonia a quien esperaba; bien pronto la vió despedirse de los dos jóvenes y encaminarse a su casa. —¿Dónde vive? Yo he visto esta cara en alguna parte. Es menester que lo averigüe. Cuando hubo llegado a la esquina de la calle, pasó a la otra acera, se volvió y advirtió que la joven marchaba en la misma dirección que él. Sonia no se enteró. Cuando hubo llegado a la esquina de la calle, la debió. El desconocido la seguía andando por la acera opuesta y sin dejar de mirarla. Al cabo de cincuenta pasos atravesó la calle, alcanzó a la joven y marchó detrás de ella a una distancia de cinco pasos. Era un hombre de cincuenta años, pero muy bien conservado y que representaba mucha menos edad; era alto, fuerte y algo cargado de espaldas. Vestido de una manera tan ómoda como elegante, y con guantes nuevos, llevaba un buen bastón que hacía sonar a cada paso sobre la acera. Todo en su persona delataba un hombre de clase superior. Al llegar delante de su casa franqueó el portal. El señor que la seguía continuó detrás de ella un poco asombrado. Después de entrar en el zaguán, Sonia tomó por la escalera de la derecha que conducía a su habitación. «¡Bah!»—dijo para sí el señor, y subió también. En tonces fué cuando Sonia advirtió la presencia del

desconocido. Llegó al tercer piso, se entró por un corredor y llamó en el número nueve, debajo del cual se leía en la puerta estas dos palabras escritas con tiza: «Kapernum-ff, Sastre». «¡Bah!»—repitió el hombre sorprendido por aquella coincidencia, y llamó al lado, en el número ocho. Las dos puertas estaban a seis pasos la una de la otra. —¿Usted vive en casa de Kapernum-ff?—dijo riéndose a Sonia. Me arreglé ayer un chaleco. Yo vivo aquí cerca de usted, en el departamento de la señora Reslich Gertrudis Carlpovna. ¡Qué casualidad! Sonia le miró con atención. —Somos vecinos—continuó diciendo con tono alegre.—Vámonos, hasta que tenga el gusto de volver a verla. Sonia no respondió. Se abrió la puerta, y la joven entró en su cuarto intimidada y vergonzosa. Razumikhin iba muy animado camino de la casa de Porfirio en compañía de su amigo. —Perfectamente, querido—repitió muchas veces.—Estoy encantado, lo que se llama encantado. No sabía que tuvieras ninguna cosa empeñada en casa de la vieja y... y... ¿hace mucho tiempo de eso? Quiero decir, ¿hace mucho tiempo que has estado en su casa?

—¿Qué cuándo estuvo?—murmuró Raskolnikoff, como queriendo recordar.— Me parece que fué la antevíspera de su muerte. Por lo demás, no se trata ahora de desempeñar esos objetos. No tengo más que un rublo, gracias a las leonaras que hice ayer bajo la influencia de ese maldito delirio. Y marcó de una manera particular la palabra «delirio». —Vamos, sí, sí—contestó Razumikhin respondiendo a un pensamiento que se le había ocurrido en aquel instante.—¿De miedo que por eso tú...? La cosa me había chocado. Mientras que delirabas no cesabas de hablar de sortijas, de cadenas y de reloj. Es claro, ahora todo me lo explico. —¿Y qué, le encontraremos? —Ya le creo que le encontraremos. En un buen muchacho, amigo mío. Un poco desmadrado. No porque carezca de trate, no; es por otro concepto por lo que yo le encuentro desmadrado. Lejos de ser tonto, es muy inteligente; pero tiene un carácter particular... Es incrédulo, escéptico, cinico; le gusta burlarse de la gente, sabe su oficio. El año último desembrolló todo un proceso de asesinato, en el cual le faltaban casi todos los indicios. ¡Tiene tantos deseos de conocerlo!

(Continúa.)

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Pales, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Sillero, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:
Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.
Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.
Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.
Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

La Mutuelle de France et des Colonies

SOMETIDA A LA VIGILANCIA DEL ESTADO FRANCÉS Y DEL ESTADO ESPAÑOL
Registrada en Francia de conformidad a la decisión ministerial de 13 de Marzo y 19 de Junio de 1907.—Inscrita en el Registro especial establecido en el Ministerio de Fomento por la ley de 14 de Mayo de 1908.

DOMICILIO SOCIAL: LYON (Francia)
DELEGACION ESPAÑOLA: Plaza del Teatro, 3, y Rambla Santa Mónica, BARCELONA

<p>Constitución en 45 años DE UN CAPITAL EN EFECTIVO PERMITIENDO A CADA UNO ASEGURARSE:</p> <p>un Dote para los HIJOS, una Pensión para la VEJEZ, una Herencia para la FAMILIA, un Libramiento de QUINTAS por entregas mensuales desde 6 PESETAS en adelante sólo durante 14 años.</p>	<p>SUSCRIPCIONES REALIZADAS (RAMOS VIDA Y VALLECIMIENTO)</p> <p>Fin 1896... 1 millón 617.000 frs. Fin 1900... 60 millones 954.000 frs. Fin 1905... 410 millones 345.000 frs. Fin 1910... 853 millones 383.000 frs. 31 Mayo 1913... 1.242 m. 586.400 frs.</p> <p>Más de 500.000 suscriptores.</p>
--	--

Según lo prescrito en el artículo 22 de los Estatutos, los fondos de las Asociaciones se invierten en valores públicos del Estado español y se depositan en el Banco de España.

Los rendimientos que se obtienen en La Mutuelle de France et des Colonies, tanto para las Asociaciones en caso de Vida, como para las Asociaciones en caso Fallecimiento, exceden en mucho a los obtenidos en cualquiera otra Compañía de Seguros sobre la Vida.

Para más detalles, dirigirse a la Delegación española de La Mutuelle de France et des Colonies, Plaza del Teatro, 3, Barcelona.

Anuncio autorizado por la Inspección de Seguros (art. 17 del Reglamento de 23 de Julio de 1908).

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos: igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para Telegrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

Esta antigua Academia ha obtenido en las cuatro últimas oposiciones de Correos el mayor número de plazas: 122, 112, 77 y 103, respectivamente; existen grupos independientes en todas las clases.

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés e Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 22, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábrica que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábricas de acero, cañones y blindajes de Schaffeld (River Bon Works); fábricas de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Brixth y Crayford; fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Birmingham; fábricas de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábricas en North Kess, para proyectiles; polígonos de Kilmessie y Kyness, para buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burlak», crucero de primera clase, de 10.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Kator», buque de combate de primera clase, de 16.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Seydlitz» y «Ski users» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Domatona», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogues» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amoharita», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 40.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha construido 70 buques de distintas clases.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco

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

INTERINADO
ARENAL, 24

Santa Teresa de Jesús

COLEGIO DE SENORITAS

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

Calle del León, 27
MADRID

OBRAS

Se ofrece Maestro de obras para construcciones, reparación y saneamiento de edificios.

Manuel Adán, León, 27, segundo.

Colegio del Cardenal Cisneros

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

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

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

PREMIOS	Sobresalientes	Notables	Aprobados	Suspensos	TOTAL
37	161	89	29	Ninguno	278

VAPORES CORREOS TRASATLANTICO

Pinillos, Izquierdo y C., de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata por los nuevos y rápidos vapores

«INFANTA ISABEL»... de 10.000 toneladas (2 hélices).
«BARCELONA»... de 7.500 id.
«CADIZ»... de 7.500 id.
«VALBANERA»... de 7.500 id.

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

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

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zeluán, 14.
PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena é Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 2.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

Servicio mensual: saliendo de Génova el 21; de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

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

LINEA DE CUBA-MEXICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 3, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, (Escalas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, Cumáná, Carripano, Trinidad y puertos del Pacífico.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 10, de Gijón el 13, Coruña el 14, de Vigo el 15, de Lisboa el 16 y de Cádiz el 19, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 12 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao

LINEA DE FILIPINAS

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

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. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

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

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

ALGUNAS ESPECIALIDADES DE DICHO AUTOR

JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA.—Cura todos los afeos bronquiales, notándose alivio desde la primera cucharada, y suprime radicalmente toda clase de toses por rebeldes y antiguas que fuesen. La clase médica española ha reconocido la superioridad de esta preparación sobre sus similares y la formula siempre que tiene ocasión. El público en general que conoce como antiespasmódico; y el clorhidrato de heroína como poderoso sedante de la respiración con grandes ventajas en este concepto sobre la morfina y codeína, sin los inconvenientes de estas últimas sales; pero es más hipnótica y menos convulsiva, disminuyendo la excitabilidad refleja de los centros respiratorios y de la tos en la médula oblongada.

JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA Y FENOCOLA.—Es la fórmula más racional y científica para el alivio inmediato, y en muchos casos curación completa, de la TOS FERINA (Coqueluche).

La acción del clorhidrato de fenocola unida a las ya indicadas del bromoformo y heroína declararon los doctores Martínez Vargas, Saravia y otros españoles, y Neupert y Grigoriew, que abrevia notablemente la duración de la enfermedad. Desde luego, y en casi todos los casos, suprime quintas y disminuye en intensidad y número los ataques. Es el medicamento preferido por los médicos y por las madres.

JARABE DE ARRHENAL, DIONINA Y THIOCOL.—Este jarabe está destinado para reemplazar en lo posible el funcionamiento integral de los aparatos nerviosos y circulatorios. Deben usarlo todos aquellos individuos molestados por la tos que se desnutren, perdiendo energías y carne, y que se abandonan a resultarian excelentes candidatos para la tuberculosis. Obra el arrhenal como sedante y analgésico de la tisis; en los bronquios, asma, neumonía, procura un sueño tranquilo exento de sudores, cesan los dolores torácicos, la respiración es más fácil y se detiene la excitación penosa de la tos, y por último, el thiocol obra como la creosota sin sus inconvenientes de olor, sabor y solubilidad no ejerce acción irritante sobre las mucosas. En cambio disfruta de todas las excelentes y reconocidas benéficas condiciones de este cuerpo, provoca los ácidos sulfocombinados, no tiene acción ni sobre la bilis, ni sobre la sangre y se asimila en una proporción de un 72 a 75 por 100. Es un excelente macrolabilisimo. Posee acción antifebril, alcanza también en las enteritis agudas y crónicas, en las bronquitis agudas y fiebres tifoidales. Estas condiciones de bondad, su tolerancia, su inofensividad y su acción favorable en la nutrición, son datos interesantísimos que el clínico no debe perder de vista.

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

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

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

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

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

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

EL ELIXIR ESTRUMOL es un preparado que ha sido recibido con gran simpatía por la clase médica estudiosa, y le receta siempre con éxito.

ELIXIR DENTIFICION VILLEGAS a base de clorato de potasa y stovaina. Se usa como tóxico sobre las encías en niños y adultos, en todas las molestias de la boca y sobre todo en el periodo de dentición.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco

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

INTERINADO
ARENAL, 24

Santa Teresa de Jesús

COLEGIO DE SENORITAS

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

Calle del León, 27
MADRID

Azopardo & CA
Comisarios Embarques
Aduanas y Fletamentos
Cádiz (ESPAÑA)

LA MANUFACTURA ESPAÑOLA

(NOMBRE REGISTRADO)

ROSICH y C. A.

Importación y fabricación de Aceites y Grasas lubricantes, Correas, Gomas y Amiantos.
Transmisiones, Ejes cojinetes, Accesorios de todas clases.
FABRICACION ESPECIAL DE POLEAS DE MADERA

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

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