

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVII

Redacción y Administración: Polígono, 8, calle de... Tel. 2.931.

Madrid, Jueves 13 de Abril de 1916.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.517.

## EL DERECHO DE LOS DEBILES

### LA ISLA DE CEFALONIA

Los representantes de Inglaterra y Francia cerca del Gobierno griego han anunciado a éste que necesitan establecer una base naval en la isla de Cefalonia, que es la más importante del mar Jónico, y se halla situada frente al golfo de Patrás.

En virtud de ello, esa isla será ocupada por la Marina de los aliados, aunque solamente de un modo provisional, y como consecuencia de dichas necesidades defensivas.

El presidente heleno consignó su enérgica protesta en una entrevista muy movida con sir Francis Elliot, y después fué éste a ver al Rey Constantino, que también protestaría por vigésimatercera vez.

Cuando terminada la campaña se haga un balance detallado de los sucesos, se verá cuál ha sido el respeto que todos y cada uno han guardado a ese derecho de los débiles que sirve de bandera a la «Múltiple Entente».

Sus adversarios tampoco se han distinguido por sus escrúpulos en esa parte: diganlo Bélgica y el Luxemburgo; pero siquiera tienen la franqueza de consignar que las razones militares deben sobreponerse a cualquier otra, y no tratan de aparecer como los mejores amigos del cordero, cuando proceden a modo de lobos.

La experiencia sobre este interesante problema no podrá considerarse como ultimada hasta que, hecha la paz, se vea la suerte que corresponde a Bélgica defendiéndose bravamente contra sus invasores, y a Grecia aguantando impasible a los estropellos; pero, desde luego, se sabe ya lo bastante para apreciar que sólo es respetado quien puede hacer algo verdaderamente eficaz, como le sucede a Rumanía.

Si el ejército que esta Potencia casi balkánica puede echar en la balanza, bien invadiendo la Besarabia o bien atacando a Bulgaria, se compusiera de 50.000 hombres, hace tiempo que los rusos hubieran atravesado su territorio, o que los austriacos hubiesen hecho lo mismo; pero se eleva a medio millón, y ese quinto cero cambia en absoluto el aspecto de las cosas.

No es ahaque del siglo xx el que los fuertes impongan a todos su voluntad. Siempre ocurrió lo mismo, y lo único notable es que la moderna civilización trate de hacernos creer que nadie ha de pararse en consideraciones cuando le interesa vivamente adoptar una conducta cualquiera.

No lo ignoraban los pequeños que por su posición en el mapa estaban expuestos a un ataque. Así vimos a Bélgica prepararse; pero lo hizo mal, y llegado el caso, no tenía los elementos necesarios que eran compatibles con su estado financiero.

Grecia tampoco contaba con medios defensivos, y ha tomado el camino menos malo dentro de sus desgracias.

Suiza y Rumanía, la misma Holanda, se ven, en cambio, atuladas y solicitadas porque reúnen un conjunto apreciable que puede hacer verdadero daño entre sus soldados y sus posiciones respectivas.

Dejamos a juicio del lector lo que se desprende de los párrafos anteriores, si se relaciona con nuestra querida Patria. El pensará como nosotros que aun no ha terminado la guerra, y que su liquidación puede traer apañados serios peligros de que hoy nadie se acuerda.

## Información de Marina

### El torpedeamiento del vapor «Santanderino».

Varios periodistas han preguntado al señor ministro de Marina su opinión acerca del hundimiento del vapor «Santanderino».

Dijo que el Gobierno y él dedican a este asunto toda la importancia que el caso requiere; pero que no se puede formar juicio completo del caso hasta que se terminen y conozcan las negociaciones que se llevan a cabo para conocer con exactitud el hecho.

Creo el general Miranda que lo mismo pudo ser producido el hundimiento por un submarino que por una mina o que por un escollo o bajío, y para demostrarlo hizo sus explicaciones sobre una carta marítima, en donde indicó la ruta del barco.

## Disposiciones de personal.

Se dispone que el teniente coronel de Infantería de Marina D. José López Gil quede de eventualidades del servicio y de jefe del segundo Negociado de la Jefatura de Servicios del expresado Cuerpo.

Se destina al segundo batallón del tercer regimiento de Infantería de Marina al capitán D. Julio Pastor Cano.

Se dispone que el auxiliar primero de Oficinas de Marina D. Andrés Maldonado Sánchez pase a continuar sus servicios a esta corte.

Se prueba la entrega de mando del torpedero número 1 efectuada por el alférez de navío D. Joaquín Alonso de Luna al teniente de navío D. Vicente Castro.

Se dispone quede en situación de excedente el teniente coronel de Infantería de Marina don Francisco X. Beránger y Carrera.

Se concede cruz de primera clase del Mérito naval con distintivo blanco y sin pensión a los capitanes de Infantería del Ejército y de la Guardia civil, respectivamente, D. Vicente Valero Casañes y D. Miguel Gistau Ferrando, autores de la obra *Maravillas y revelaciones de la gran guerra*.

## PROBLEMAS MARITIMOS

### EL MONTEPIO MARITIMO NACIONAL

La solución de este asunto, que tan directamente afecta al personal marítimo y que por tantas feses ha pasado como trabas encontradas en las esferas oficiales, por fin se encauzó en la vía de la realidad, tomando desde estos momentos estado político-oficial, si así puede llamarse a la intervención directa del Gobierno, dispuesto a resolverlo.

El ministerio de Fomento reunió todos los antecedentes expuestos de sus múltiples demandas por el personal marítimo, deseoso de que se implantase en España un Montepío semejante a los que funcionan en el extranjero; y reconociendo el indiscutible derecho de garantizar el porvenir a nuestros navegantes, como justo premio a su esforzado trabajo y a toda una vida de privaciones, sacrificada en aras del engrandecimiento nacional, no vaciló en llevar adelante esta cuestión, cuyo aspecto social lo engrandece y realiza su finalidad humanitaria.

El ministerio de Fomento, y con él la Dirección general de Comercio, estimaron conveniente que todo lo incoado hasta ahora se enviase al ministerio de Marina, ya que, dependiendo constitucionalmente la Marina mercante de aquel Departamento, creían un deber de consideración, y sobre todo una medida previsora para evitar posibles choques de jurisdicciones, el enterar al ministro de Marina de que el de Fomento, previo informe favorablemente emitido por su Negociado de Acción Social, no veía inconveniente alguno en que se crease en España un Montepío Marítimo Nacional, constituyendo para ello de Real orden una Junta mixta, encargada de estudiar las bases que en su día, y como proyecto de ley, se presentará al Parlamento.

Con satisfacción íntima damos a la publicidad esta noticia, que seguramente ha de producir extraordinario júbilo entre el personal marítimo, al ver en trámites de solución una de sus aspiraciones más legítimas, después de tantas y tan innumerables gestiones hasta ahora realizadas para conseguirlo.

Era natural acceder a tan simpática demanda, porque si todas las clases sociales, si los distintos organismos, tanto las colectividades como el individuo, procuran garantizar su bienestar en el porvenir, nadie con más derecho a esa compensación que el personal marítimo, digno por su labor patriótica, por lo esforzado de su trabajo y por lo que socialmente representa a que se le otorgue esa merecida recompensa, que bien alcanzada tiene, a cambio de los sufrimientos y privaciones experimentadas en su azarosa vida de inmaculado y no interrumpido trabajo.

En anteriores artículos, dedicados a este mismo tema, expusimos que la creación del Montepío marítimo nacional tiene dos finalidades a cual más importantes: se refiere la primera a la cuantía de los retiros que han de otorgarse en la vejez, y la segunda a aquellas indemnizaciones por enfermedad o por accidente, adquirido u ocurrido en funciones profesionales.

Cuando en las Cortes se presente este asunto a debate y para que se promulgue la ley que ha de regularlo, no creemos que ninguna de las fracciones políticas que integran nuestro

Parlamento se opongan a su aprobación; creemos, y con fundada razón, que allí encontrará una de las más lógicas aspiraciones nacionales que se han presentado a la sanción de nuestros legisladores; podemos asegurar que esa ley, lo mismo que la de la reglamentación del trabajo a bordo de los buques, que ya tiene estado parlamentario, se aprobarán, no sólo con rapidez, sino llevando a ellas un articulado en consonancia con el que inspiró a los legisladores de los demás países marítimos para dictar leyes sociales tan interesantes como las dos que dejamos apuntadas.

Falta aún por ultimar la que afecta a las enseñanzas profesionales marítimas, proceso éste quizá el más largo y laborioso que ha existido en cuantos asuntos tienen relación con la administración pública; sin embargo, también está ya encauzado oficialmente, y en las próximas Cortes quedará de una vez y para siempre resuelto.

Nuestra Marina mercante puede estar satisfecha y orgullosa al conseguir estos tres puntales, sobre los que desansa su bienestar: primero, el de la educación profesional, base y fundamento de donde arrancan todas las conquistas de las modernas leyes sociales que tienden al beneficio de la colectividad; otro, el de la reglamentación del trabajo a bordo de los buques, con la que se harán desaparecer abusos verdaderamente intolerables, que suponían un baldón de ignominia, pues nos colocaba marítima y socialmente fuera del progreso mundial; el tercero, es el Montepío Marítimo, entidad benéfica que, al regirse por preceptos legales, llevará, no sólo la seguridad de garantía a la vejez y a la imposibilidad desgraciada del navegante, sino que, inspirada en principios de altruismo humanitario, elevará nuestro nivel social, llevándonos a formar parte entre los pueblos modernos.

Desde estas columnas enviamos al personal marítimo la expresión de nuestro sincero parabién, y únicamente se nos ocurre enagrecerle que, al designar los vocales de su seno que han de formar parte de esa Comisión mixta encargada de estudiar la creación del Montepío Marítimo Nacional depongan diferencias y, reunidos fraternalmente, aporten todos el esfuerzo de sus respectivas colectividades, dando con ello un ejemplo de civismo y de confraternidad, cuyo efecto ha de repercutir en la opinión pública y singularmente en el Parlamento, encargado por imperio constitucional de dictar las leyes que han de regular para siempre las aspiraciones tan deseadas por los trabajadores del mar.

Antonio López Perea.

## INVENTO DEL CONTRALMIRANTE FISKE

### LOS TORPEDEROS AÉREOS

Los yanquis se preparan. En el año y medio que va de guerra han salido de los Estados Unidos más inventos aplicables al arte de Belona que de todas las demás naciones reunidas. El último de estos inventos, y ciertamente no el menos importante, se debe al contralmirante de la Marina americana Bradley A. Fiske, y consiste en un torpedo dirigible que se lanza, no desde un barco o un submarino, sino desde un aeroplano.

Ya hace tres años, el contralmirante Fiske obtuvo una patente por un aparato para disparar torpedos desde aeroplanos; pero ahora ha perfeccionado su invento corrigiendo algunos defectos que evidentemente habrían de presentarse en la práctica.

Un aeroplano es, sin duda alguna, el vehículo ideal para conducir torpedos y lanzarlos contra un acorazado. Se trata, por supuesto, de aviones del tipo hidroplano, que puedan descender hasta la superficie del mar, disparar su torpedo y remontar el vuelo para alejarse rápidamente. Hoy se construyen hidroplanos que pueden llevar bastante peso, y como un avión puede acercarse al acorazado enemigo mucho más que un submarino a un torpedero, los torpedos pueden ser más pequeños, reduciéndose así su peso. Pero, en cambio, es muy difícil hacer puntería desde un hidroplano, y esto ya supone una gran desventaja. De aquí que se impoiga la necesidad de un torpedo dirigible, y dirigible sin hilos ni medio ninguno de comunicación, sino por un procedimiento más o menos parecido al telejuego de nuestro Torres Quevedo.

El inventor inglés John Gardner, uno de los que más han trabajado en teleautomática, intentó tiempo atrás construir un torpedo dirigible, y hubo de renunciar a ello por una razón muy sencilla: en tiempo de niebla, de noche o cuando la mar está muy picada, no es

posible seguir con la vista la marcha del torpedo, y sin ver por donde va mal se le puede dirigir.

El contralmirante Fiske pretende haber resuelto esta dificultad por un procedimiento sencillísimo. He aquí sus propias palabras:

«Mi plan consiste en combinar la dirección sin hilos con mi primitiva idea de lanzar el torpedo desde un aeroplano, teniendo este último como base de operaciones o «hangar» un buque. El hidroplano volará con su torpedo hacia el barco enemigo, y cuando esté a unas cuatro o cinco millas dejará caer el proyectil en el agua. El torpedo será entonces guiado, sin hilos, por un aparato dispuesto, ya a bordo de un barco distante, ya en otro avión de suficiente tamaño para el caso. Este segundo hidroplano habrá de seguir al torpedo, sin perderlo de vista hasta que toque en el blanco. Si el aparato se instalaba en un buque habrá que informar a éste de la dirección del torpedo, para lo cual podría montarse un pequeño aparato radiotelegráfico en el mismo avión que lanzó el torpedo.

El torpedo dirigible tendría que llevar dos antenas, una a proa y otra a popa, tanto para su dirección radiográfica como para que se le viese desde lejos. Claro es que esto le restaría un poco de velocidad; pero en cambio habría la ventaja de poder lanzar el torpedo de noche. Para ello, bastaría poner en el extremo de cada antena una luz, con una pantalla delante, de modo que sólo se vieran las luces desde popa, es decir, desde el avión torpedero, siendo en cambio invisibles desde proa, o sea desde el barco atacado.»

El torpedeamiento desde submarinos es difícil durante la noche, y aun lo es más desde torpederos, con los potentes reflectores que llevan los acorazados modernos. El invento del contralmirante norteamericano tiene, por consiguiente, una trascendencia que fácilmente comprenderá el más profano en materias de guerra naval.

## MISCELANEA TELEGRAFICA

### Los viticultores aragoneses.

Zaragoza, 13.—Una Comisión de representantes de la Unión Vitícola Aragonesa ha visitado al gobernador, suplicándole insistiera en la petición que se hizo al Gobierno sobre el asunto del sulfato de cobre, según las conclusiones de la Asamblea de Cariñena.

El gobernador prometió pedir con urgencia el sulfato de cobre.

También se han interesado en el asunto los diputados a Cortes Sres. Romeo y Villanueva.

La Comisión ha telegrafiado al ministro de Hacienda, manifestándole que la situación es crítica y que la crisis es grave en la comarca de Cariñena.

### La incautación del trigo

Jaén, 12.—Se ha recibido hoy autorización telegráfica del ministro de Hacienda para que la Junta de Subsistencias acuerde la incautación de las existencias de trigo en esta capital y su provincia.

El alcalde ha reunido hoy en su despacho a labradores y panaderos, aperebiendo con los rigores de la ley a los que le desobedezcan.

Créese que con tales medidas está asegurado el consumo público.

### Pleito minero.

Oviedo, 13.—En nueva reunión, los patronos y obreros mineros convinieron en que se aumentasen en un 20 por 100 los jornales.

Los primeros opinan que debe comenzar a cobrarse desde 1.º de Mayo, y los segundos desde 1.º de Abril.

El pleito se someterá al «referéndum» de los mineros.

## TELEGRAMAS DE LA COSTA

### Vapor español incendiado.

Santander, 13.—Se ha recibido noticia de haber entrado de arribada en Punta Delgada (Islas Azores) el vapor de esta matrícula «Angel Pérez» con fuego a bordo.

El siniestro se dice que es importantísimo, y se inició en las bodegas, destruyéndolo todo, hasta el departamento de máquinas, aunque sin inutilizarlas.

Han perecido el mayordomo y varios camareros que, al declararse el fuego, se arrojaron al agua y no pudieron ser salvados.

El buque había salido para Filadelfia con cargamento de corcho.

### En alta mar.

Cádiz, 13.—Comunica por radiografía el capitán del vapor «Reina Victoria Eugenia» que el lunes 10 de Abril, a las dos de la tarde, cortaba el Ecuador.

## NOTAS MARITIMAS

### Dimensiones máximas de los buques mercantes.

Si los tiempos hubieran sido normales, dos leviatanes más, según leemos en publicación extranjera, se hubieran sumado a las flotas existentes de grandes y rapidísimos buques de pasajeros para este servicio entre los continentes americano y europeo. Los buques aludidos, el «Britannica», de la White Star, y el alemán «Bismark», el primero de 50.000 toneladas y el segundo de tonelaje mayor todavía. Con la aparición de estos buques hubiera surgido de nuevo la pregunta, constantemente repetida con cada nuevo ejemplar de estos monstruos de la construcción naval, relativa al máximo tonelaje que esta clase de buques es susceptible de alcanzar. La respuesta a tal pregunta o problema no puede menos de ser dubitativa. Influyen en su solución dos consideraciones predominantes y de orden distinto.

El naviero no aumentará las dimensiones de los buques dedicados a este tráfico, cuando la rentabilidad o rendimiento en utilidad económica, por haber alcanzado el máximo, empieza a declinar con el aumento de tonelaje. Y el constructor, cuando las dificultades técnicas de la elaboración y montura de las grandes piezas del casco alcancen también su límite. Cuando el «Mauritania» entró en funciones, se pensó que el esfuerzo de la construcción había logrado el máximo desarrollo posible, y, por otra parte, las dimensiones del buque, o, en otros términos, la inercia de su desplazamiento a la gran velocidad de su marcha, reduciendo a su mínimo las perturbaciones de recorrido por singladura, producidos por la variabilidad de mares y tiempos, regularizó en términos absolutamente satisfactorios el servicio de viajes o duración de los mismos. El costo enorme del buque indajo también a la creencia que, desde el punto de vista comercial, la utilidad máxima se había también alcanzado.

Pero el «Mauritania» siguió al «Aquitania» con dimensiones mayores, de las cuales se esperaba una utilidad económica mayor y suficiente para poder prescindir de subsidios del Gobierno. Las dificultades de construcción fueron vencidas y por último, los buques citados que debieron aparecer en este tráfico, si la guerra no hubiera existido, parecen demostrar que el tal límite fijo no es en la actualidad determinable, dado caso que exista. La cuestión de diques, entradas en puertos y muelles de atraque se ha resuelto hasta la fecha satisfactoriamente, y todo parece indicar, por consiguiente, que el buque de 1.000 pies de eslora profetizado hace años por Sir William White será un hecho dentro de pocos años... si es que guerras tan monstruosas como la actual no hacen retroceder al mundo en su progreso. Y esto, aunque no se pueda afirmar, no parece, sin embargo, pronosticable.

### La artillería de Marina en los Estados Unidos

Aunque los combates navales han sido tan pocos en esta guerra y ninguno de ellos de efectos considerables en la marcha general de los acontecimientos militares, como no sea el evidente de haberse afirmado con ellos el dominio del mar por Inglaterra, las consecuencias de tales combates en sus resultados tácticos han trascendido a las construcciones, y sobre todo, al aumento de los buques. El efecto en esta característica de los acorazados ha sido el aumento de calibre de las piezas grandes. Durante los últimos meses se ha venido diciendo que los Estados Unidos abordaban, resueltamente, el problema de la construcción e instalación de los cañones de 16 pulgadas. Pero, según la Prensa, la adopción de esta pieza es definitiva, y que para los futuros acorazados se aceptará el armamento de diez cañones de 16 pulgadas, en lugar de los 12 de 14 pulgadas montados en el «Pensylvania» y el «California».

La distancia de los ejercicios de tiro de la Marina americana se amplía a 18.000 yardas, teniendo en cuenta que el combate en el mar del Norte entre los cruceros de Inglaterra y Alemania tuvo lugar a distancia de 17.000 yardas. Construyen, por consiguiente, los Estados Unidos, los acorazados de mayor desplazamiento del mundo, como en la exposición de sus programas navales hemos dado a conocer. Adoptan la pieza de 16 pulgadas, venciendo las dificultades técnicas de su construcción e instalación.

Aborda, y al parecer resuelve, todos los problemas de los submarinos, construyéndoles de desplazamiento máximo y poseedores de la velocidad mayor que, hasta el presente, es posible conseguir con ellos.

Todo lo concerniente a la República americana de carácter marítimo parece acusar que marcha velozmente a ponerse a la cabeza de las naciones marítimas del mundo. Esta es, probablemente, una de las consecuencias más inevitables de la guerra.

Seeman.



# LA GUERRA EUROPEA

## Por mar y por tierra

### En la región de Verdun

**Violentos bombardeos en el sector de Verdun y en todo el frente.**

París, 13.—Al Oeste del Mosa, bombardeo violento continuo de la cota 304, región de Esnes y del Mort-Homme.

Al Este del Mosa y en el Woivre, mediana actividad de la artillería.

Ninguna acción de infantería en el transcurso del día.

En Bélgica la artillería francesa ha desplegado gran actividad en la región de Lange-marc.

Entre el Somme y el Oise el tiro de destrucción de los franceses ha destruido las trincheras alemanas al Oeste de Parvillers (región de Rove).

En las Argonas francesas han volado cuatro contraerminas en la Fille Morte, Haute Chevauché y Vauquois. Después de un combate con granadas de mano ocuparon los bordes meridionales de dos cráteres situados delante de sus trincheras, en el sector de Courts-Chausés.

**Informes alemanes.—Ataques rechazados.—Pequeños éxitos.**

Berlín, 13.—Comunica el gran Cuartel general alemán que cerca de La Boisselle, al Noroeste de Albert, regresó una pequeña división alemana de una expedición nocturna contra las posiciones inglesas, sin sufrir bajas y trayendo 29 prisioneros y una ametralladora.

Al Oeste del Mosa, los franceses atacaron infructuosamente nuestras líneas al Noroeste de Avocourt. En el resto se limitaron a vivo fuego de artillería.

En la orilla oriental, el enemigo, a pesar de un contraataque preparado con violento fuego de artillería, no consiguió ninguna ventaja y sí experimentar grandes pérdidas. Las tropas asaltantes fracasaron dos veces en su intento ante nuestro fuego de detención. El tercer asalto fué detenido totalmente ante nuestros obstáculos por el fuego de las ametralladoras.

En el bosque de la Caillette nos apoderamos de algunos elementos de las defensas enemigas.

**Los saqueos alemanes ante Verdun.**

Lyón, 13.—Los periódicos publican informes significativos sobre las enormes pérdidas de los alemanes en Verdun. El tercer Cuerpo de ejército ha perdido 22.000 hombres entre muertos, heridos y desaparecidos y el 18 Cuerpo perdió 17.000 en el ataque al pueblo y fuerte de Vaux. El 60 regimiento de reserva y el 19 de Infantería han perdido 6.000 hombres de sus efectivos.

En Malancourt, las pérdidas de la 11.ª división se estiman en el 50 por 100 de sus efectivos. El tercer batallón de Cazadores, compuesto de brandoburgueses, ha perdido 1.076 hombres; 141 muertos, 600 heridos y 237 desaparecidos en un efectivo de 1.200 hombres.

Se estiman actualmente las pérdidas alemanas de infantería y artillería ante Verdun en un total de unos 200.000 hombres, entre muertos, heridos y desaparecidos.

### Los efectivos alemanes.

M. Prevost Battersby da en el *Morning Post* ciertos informes sobre los efectivos alemanes que luchan contra Verdun.

Al principio debían sumar 298.000 hombres. Pero desde el 25 de Febrero, 80 batallones, lo menos, han debido ser reconstituidos y reforzados. El total puesto en línea alcanzaría, por tanto, 400.000 hombres.

Las pérdidas pueden calcularse en una quinta parte, o sean 190.000 hombres.

Añadiendo los castigos de la artillería sobre la retaguardia y las enfermedades, se obtiene un mínimo de pérdidas de 200.000 hombres.

### En el sector británico

**Combates en San Eloy.—Voladura de minas.**

Londres, 13.—Anoche continuó la lucha con granadas en los cráteres que hay al Este de San Eloy. El combate persiste aún con resultados variables. En el momento actual estamos en posesión de tres cráteres; pero no de los otros dos.

El enemigo voló hoy varias minas al Noroeste de Vermelles, causando daños en parte de un antiguo cráter; pero sin alterar la situación.

Considerable actividad de la artillería frente a Wytshane. Combates de artillería sin importancia cerca de Souchez y al Este de Ypres.

### Las operaciones en Rusia

**Ataques y contraataques.**

Petrogrado, 12.—En el Dvina duetos de artillería en varios puntos.

En la región de la cabeza del puente de Ikskull, los alemanes intentaron tomar la ofensiva, pero sin éxito.

En la región lacustre, ambas artillerías manifestaron viva actividad en varios sectores.

No hay nada que señalar en el resto del frente.

En el Cáucaso, al Oeste del meridiano de

Erzerum, nuestras tropas continúan tomando nuevos terrenos enemigos.

### Ataque nocturno rechazado.

Berlín, 13.—En Garbunowka, al Noroeste de Dunaburgo, fué rechazado un ataque nocturno ejecutado por varias compañías rusas.

### Rumor desmentido.

París, 13.—Como corría el rumor, de origen alemán, de que las Potencias de la Cuádruple «entente» habían firmado un acuerdo respecto a la cuestión de los Estrechos desfavorable para Rusia, Sazonoff, ministro de Estado, ha dicho en la Duma que tenía el deber de declarar categóricamente que no existía semejante acuerdo.

### Las operaciones en Austria

#### Combates de artillería.

Viena, 13.—Aumentó ayer la actividad de la artillería en algunos puntos del frente.

Los aliados saquearon diferentes poblaciones situadas detrás de nuestras líneas.

En el frente de la costa, el enemigo dirigió su fuego contra Duina.

En el sector de Goritzia cañonearon el hospital de San Pedro y varias poblaciones de la misma región.

En Carintia, las baterías italianas bombardearon la población de Saint Katherin, y en el Tirolo las poblaciones de Levica y Lovoretto, empleando obuses de grueso calibre.

En las cercanías de Riva prosiguieron los combates.

### Avance de los italianos.—Acciones de artillería.

Roma, 13.—En el valle de Letro ampliamos las posiciones ocupadas por nosotros en las alturas que hay al Norte del río Tonalo, entre el valle Concoi y el Gaidá, mediante una apropiada operación ofensiva.

Nuestra infantería, apoyada eficazmente por la artillería, se apoderó de una fuerte línea de trincheras y reducidos en la falda meridional de los montes Pari y Lunadoro y en las alturas del monte Suorone. El enemigo, después de haber sufrido graves pérdidas, se retiró favorecido por el terreno. Fueron cogidos unos veinte prisioneros.

Ayer continuaron las intensas acciones de artillería en la zona comprendida entre el Adige y el Brenta y en el frente del Isonzo.

El eficaz fuego de nuestra artillería impidió que el enemigo restaurase el fuerte de Lucerna (alto Astico) y destruyó los depósitos de aprovisionamientos de Santa Caterina y Ugowdz (valle del Fella).

### En los Balkanes

**Firma de un Convenio.—Alemania y Rumania.**

Viena, 13.—El secretario de Estado del ministerio de Relaciones extranjeiras alemanas y el embajador rumano firmaron el día 7 un Convenio según el cual se comprometen ambos Gobiernos a permitir la exportación de sus productos, mientras lo consienta el consumo interior, y con una reserva con respecto al material de guerra, anulándose al mismo tiempo el sistema de concesiones de exportación que estaban supeditadas a ciertas restricciones.

Ambos Gobiernos se comprometen a permitir ampliamente el tránsito de mercancías con destino a un tercer país. Para la realización de este Convenio se están redactando medidas especiales. Los dos Gobiernos se proponen con esto restablecer las relaciones económicas entre Alemania y Rumania, muy resenas hasta ahora a causa de la guerra, a favor de los intereses comunes.

### Los aliados establecen una base en Zefalonia.

Londres, 13.—Los ministros francés e inglés han informado al presidente del Consejo de Grecia la decisión de sus respectivos Gobiernos de desembarcar fuerzas en la isla de Zefalonia, al Oeste de Grecia, y establecer en ella una base naval, asegurándole al propio tiempo que los derechos soberanos de Grecia serán respetados.

El presidente protestó energicamente, y tuvo lugar una conferencia algo animada. Después, sir Francis Elliot visitó al Rey de Grecia.

Un comunicado de los aliados dice que el establecimiento de la base naval en Zefalonia es únicamente una medida defensiva.

### Desórdenes en Sofía.

Londres, 13.—Un despacho de Bucarest dice que en Sofía ha habido graves desórdenes con ocasión de la detención de Ghezarief. La muchedumbre, apiñada en las calles, tomó una actitud amenazadora.

Un oficial alemán que se había refugiado en una fonda para huir del furor popular fué sacado de ella a viva fuerza y muy maltratado hasta la llegada de un destacamento de caballería, que dispersó a los amotinados.

### La guerra aérea

**Acción de los aviadores italianos.**

Roma, 13.—Además de la acción de nuestra Marina con motivo de la incursión aérea en

miga sobre Ancona el 4 de Abril, durante la cual nuestra artillería de Marina derribó a tres hidroaviones austríacos, otros aparatos aéreos de la Marina italiana participaron desde el principio del mes en los admirables acontecimientos siguientes:

Primero. Dos de nuestros hidroaviones, después de haber bombardeado en el bajo Adriático un punto de la costa enemiga, poniendo en fuga a los hombres que le custodiaban, bajaron sobre el mar y alcanzaron la costa, donde desembarcaron cuatro oficiales que iban a bordo. Estos incendiaron la casita que servía de puesto de señales y dos cabinas telegráficas con sus postes, volaron un pequeño depósito de municiones, prendieron fuego a unos montones de carbón, destruyeron el desembarcadero y, finalmente, embarcaron en sus aparatos y regresaron indemnes a sus bases.

Segundo. En el alto Adriático uno de nuestros dirigibles arrojó 500 kilos de explosivos sobre el ferrocarril de Nabresina. Todas las bombas estallaron.

La aeronave regresó indemne, a pesar del tiro de la artillería enemiga.

Tercera. También en el alto Adriático nuestros baterías anfibias de Marina derribaron a un hidroavión enemigo y apresaron a dos oficiales de Marina que lo pilotaban.

### La lucha en el mar

#### Acercos del hundimiento del «Sussex»

Berlín, 13.—Sobre el hundimiento del vapor «Sussex» declaró un superviviente, oficial de la Marina griega, según un telegrama de Atenas, que no hay motivo alguno para atribuirlo a un torpedo, pero sí que el buque ha chocado con alguna mina. Añade el entrevistado que al ocurrir la explosión el primer oficial perdió la cabeza, dando una equivocada posición del lugar de la catástrofe por la telegrafía sin hilos. Los marineros aprovecharon la confusión general, cometiendo toda clase de excesos a bordo. La indicación equivocada del lugar del accidente retrasó la llegada del vapor de salvamento, lo que fué culpa de las víctimas habidas.

#### Declaración oficial de la Embajada alemana.

La Embajada de Alemania en esta corte ha publicado la siguiente nota oficial: «La información transmitida ya el 11 de Abril desde la estación radiográfica de Nauendorf que la Marina de guerra alemana no tiene participación alguna en el accidente ocurrido al vapor inglés «Sussex», me ha sido confirmada oficialmente por parte del Gobierno imperial.—Max, príncipe de Ratibor y Corvey, embajador de Alemania.»

#### Un submarino turco a pique.

Petrogrado, 12.—En la semana última, cerca de las costas del Cáucaso, han operado dos submarinos enemigos, atacando repetidas veces a nuestros barcos y tirando contra uno de nuestros pequeños «strawiers», encallado en las rocas.

Todos estos ataques han resultado estériles, a excepción del dirigido contra el barco hospital «Portugal», que estaba sin defensa, en virtud de los convenios internacionales.

Sin embargo, el Gobierno turco ha publicado un comunicado oficial, relatando el hundimiento de dos transportes nuestros cargados de tropas y de municiones de guerra. Este comunicado es inexacto, porque en el curso del lapso de tiempo indicado no ha sido echado a pique en el mar Negro ningún barco de guerra, ni navío auxiliar ni mercante, a excepción del «Portugal».

Nuestros torpederos han realizado con completo éxito sus funciones de vigilancia. Repetidas veces han perseguido a sumergibles enemigos. El torpedero «Strogly» ha echado a pique a un submarino cerca del lugar en que se hundió el «Portugal».

#### La navegación alemana y Noruega.

Dicen de Alesund al *Times* que los alemanes han reanudado el servicio de su navegación mercante con la costa Oeste de Noruega. Su primer barco mercante, desde el principio de la guerra, ha llegado aquí con un cargamento de aceite y de pescado. El segundo barco, procedente de Hamburgo, ha entrado el mismo día con cargamento de carbón y bricetas, partiendo en seguida para su punto de dirección, llevando pesados salados y aceite de pescado.

El jueves por la tarde, un gran barco de carga ruso ha llegado igualmente a nuestro puerto.

#### El vapor «Ellaston» a pique

París, 12.—El *Herald*, en despacho de Londres, dice haber sido hundido el vapor no armado «Ellaston», de 3.796 toneladas. Los tripulantes se salvaron.

#### Los yanquis y la guerra submarina.

Washington, 13.—El Gobierno ha discutido en Consejo la cuestión de la guerra submarina, sin llegar a un acuerdo.

No se ha recibido aún la última nota alemana.

#### Vapor italiano a pique.

Londres, 13.—Telegrafían que el vapor italiano «Unson» ha sido hundido por un submarino. Se cree que la tripulación ha sido salvada por un destructor francés.

### Los naufragos del «Príncipe de Asturias»

Cádiz, 14.—Han llegado los supervivientes del naufragio del trasatlántico «Príncipe de Asturias».

El segundo oficial del buque ha hecho el relato del accidente, que fué debido a la gran cerrazón que hizo inútiles todas las precauciones tomadas a bordo, porque el barco chocó con unas rocas, produciéndose las averías que hundieron el casco, porque al entrar el agua se apagaron las luces y se produjo la explosión de las calderas.

En pocos minutos se hundió medio buque. El agua barrió la cubierta. El radiotelegrafista llamó cinco veces; pero no tuvo tiempo de explicar nuestra situación, porque le faltó energía eléctrica.

El capitán se mantuvo en su puesto hasta el último momento, siendo arrastrado por un remolino.

El piloto fué recogido en una lancha en que iban varios supervivientes. Se dedicó hasta bien entrada la tarde a salvar naufragos. Otros tripulantes añaden algunos pormenores.

A bordo del «Satrútegui» se han salvado: Sabida R. Martínez, treinta y siete años; Antonio de R. L., cuarenta y dos; Emiliano Tornells, treinta; Cándido Ayearán, treinta; Pedro Alberto Rada, diez y nueve; Jenaro Casanova, treinta y cinco; Felipe Gaspar Blanco, treinta y uno; Manuel Martino Vilaplana, treinta; Saturnino Casado Moret, veintinueve; David Garijo; Ricardo Rodríguez, veintinueve; Federico Lázaro Ajufo, veintiocho; José Galdá, treinta y uno; Miguel Mesa, treinta y uno; José Serani, veintidós; José Torres, diez y ocho; Pedro Bonet, cuarenta y uno; Antonio Franco, diez; José Onzabal, cincuenta y cinco; Alfredo Larrigo, veintuno; Jacinto Lurre, veintidós; Patricio Garaña, treinta; Adolfo Ganda, treinta y seis; José Balaguer, cuarenta y tres; Carmelo Basola, veintidós; Francisco Salate, treinta y dos; José Bué, treinta; Vicente Díaz, quince; José Guillauna veintiocho; Juan Vega, treinta y cinco; Santiago Alonso, treinta y seis; Juan Debata, treinta y cuatro; Pedro Nicolás, diez y ocho; Salvador Barones, treinta y nueve; José López, treinta y siete; Carmen Fernández, treinta y tres; Salvador Capellino, veintidós; Antonio Jaime, veintidós; Aurora Sánchez, diez y ocho; Antonio Contreras, veintuno, y Salvador González, treinta y uno.

### Comunicaciones marítimas

#### Servicio de vapores a Nueva York.

La Compañía Trasatlántica accede en principio a la proposición que, en nombre del Gobierno, le hizo el marqués de Cortina para la supresión temporal del servicio a Filipinas, sustituyéndolo por otro de Nueva York a los puertos del Norte de España.

El director de Comercio ha manifestado que pueden hacerse peticiones de importación de trigo a la Junta de transportes, facilitando el flete a 36 pesetas tonelada.

#### Sulfato de cobre para España.

El vapor «Manuel Calvo», que salió el 9 de Nueva York, trae la primera remesa de sulfato de cobre comprado por el Gobierno para venderlo a los viticultores y Sindicatos y Federaciones que los representan.

En el primer Consejo de ministros que se celebre se acordará el precio a que ha de venderse el kilogramo de sulfato de cobre, y, fijado el precio, la Dirección de Agricultura se dirigirá a cuantos han solicitado comprarlo para que manifiesten si aceptan el precio y demás condiciones que se señalarán para dichas ventas.

### CENTRO MILITAR

### LOS SUBMARINOS ACTUALES

Con asistencia de numeroso y selecto auditorio, en el que figuraban los generales López Torres, marqués de Pillares, Barraquer, Fontán, Fernández Llanos y Lamba, dió su cuarta conferencia sobre «Los submarinos actuales y su importancia en la defensa de las costas» el ingeniero naval D. José Lluza y Rodrigo.

Trató con gran competencia, y presentando varias proyecciones, del armamento de los buques sumergibles, explicando el funcionamiento de las piezas, su ocultación automática, su defensa por medio de escudos y su blindaje, así como el de los buques.

Se ocupó luego de los sumergibles en acción, de su táctica, bases de operaciones y centros de aprovisionamiento, clasificándolos en bases fijas, accidentales y volantes.

Aclaró con ejemplos los diversos casos que pueden ocurrir en la utilización táctica del sumergible; raid de escuadrillas y de submarinos aislados; bloqueo, casos especiales y sus aprovisionamientos, citando el ingeniero medio propuesto por el ingeniero americano señor Lake.

Hizo atinadas consideraciones sobre el bloque actual de los sumergibles alemanes a las costas inglesas.

Con curiosos ejemplos explicó las variadas fases del ataque de estos buques, y dió fin a su luminosa conferencia presentando en proyección las boyas de salvamento para casos de accidente.

El conferenciante fué aplaudidísimo.

### Comunicaciones de campaña

#### Las prácticas de la Academia de Infantería.

El director general de Correos y Telégrafos ha recibido la visita del coronel director de la Academia de Infantería. El Sr. Francisco Rodríguez, con el jefe de Telégrafos y el administrador de la principal de Toledo, que se hallaban presentes, ha dispuesto, de acuerdo con el expresado jefe del Ejército, montar los servicios de comunicaciones para las maniobras que los alumnos han de efectuar a fines de Mayo próximo.

Al efecto se creará una estafeta de campaña y se construirá una línea telegráfica para que desde el mismo campamento se puedan transmitir y recibir despachos telegráficos y para que los alumnos dispongan de todos los medios de comunicación que hoy poseen en el propio local de la Academia, donde, como es sabido, funciona una estación telegráfica que comunica directamente con Madrid y una estafeta de Correos recientemente inaugurada.

### La situación en Verdun

#### Comentarios de los alemanes.

Berlín, 13.—La Prensa francesa continúa haciendo figurar las operaciones alrededor de Verdun como una serie de derrotas sufridas por los alemanes. Un radiograma francés afirmaba que la evacuación del saliente de Bethincourt se había verificada «como estaba previsto». El hecho es que en dicha acción han sido cogidos prisioneros más de 700 franceses ilenos, sin contar las demás bajas del enemigo, que fueron muy elevadas.

En total, desde el 21 de Febrero han caído en poder de los alemanes en las batallas de Verdun más de 36.000 prisioneros ilenos.

En la orilla occidental del Mosa conquistaron los germanos 35 kilómetros cuadrados, y esto es lo que quisieran los críticos franceses hacer figurar como un síntoma del debilitamiento de las energías alemanas y el comienzo de una gran victoria francesa. Al mismo tiempo aseguran los franceses que sus tropas se defienden con mucha energía.

El crítico militar del *Journal des Débats* dice que para avanzar tienen los alemanes que pagar cara cada pulgada de terreno. Lo mismo dice una orden hallada a los prisioneros franceses, en la que se manda textualmente que «el importante pueblo de Bethincourt ha de mantenerse a toda costa».

Un reflejo interesante de la opinión pública francesa lo da un artículo escrito en *La Bataille* del día 3 del corriente, en el que se dice que los críticos militares intentan representar extenuados a los alemanes, aplastantes sus pérdidas e insignificantes las bajas francesas; pero el pueblo no se deja engañar y sabe que la batalla de Verdun dura todavía; sabe que el enemigo se enorgullece de haber alcanzado tantos éxitos parciales que la totalidad de esto significa una victoria, y sabe, en fin, que no hay fracaso que no tenga importancia.

«El pueblo—agregaría—rie cuando oye que una posición, a la que se representó primeramente como importante, se convierte en inútil y sin valor cuando la hemos evacuado nosotros para retirarnos, al parecer, a mejores posiciones. El pueblo sabe que Francia derrama valiosa sangre en Vaux y Malancourt, sabe que el colosal esfuerzo de sus tropas es en bien de los franceses, pero también en bien de sus aliados; sabe que resistió los primeros golpes del enemigo común, y que ahora está soportando el más terrible. Como se le habla de justicia, se vuelve inconscientemente hacia sus aliados; pero contiene su impaciencia, tan acrecentada en muchos meses de resistir la tempestad.»

El periódico holandés *Nieuw Rotterdamse Courant* escribe que después de haber perdido los franceses delante de Haucourt el punto de apoyo de la extrema izquierda en la posición del arroyo de Forges, evacuaron ahora también, como ellos mismos reconocen, el punto terminal Este de la posición. Con esto continúa el desmoronamiento del frente francés. El resultado es que los alemanes, desde el comienzo de la ofensiva de Verdun, han hecho retroceder el frente francés al Oeste del Mosa en una anchura de más de 10 kilómetros y en un fondo de cuatro. Continúa el movimiento en sentido contrario al deseo francés, y esto no pueden verlo nuestros adversarios sin preocupaciones.

### Las fiestas de Sevilla

Sevilla, 13.—Ha comenzado la instalación en la plaz de la Constitución de las tribunas para presenciar el paso de las procesiones.

Nótase la presencia de forasteros; pero, a causa de la guerra, el número de extranjeros es bien escaso.

Para tomar parte en las tiradas que otorgará el premio Sevilí llegaron tiradores de Barcelona, Alicante, Huelva y Jerez.

De Madrid han llegado con el mismo objeto el duque de Tarancón, los marqueses de Nájera, de la Mina y Torres Presso, y condes de Maceda, Villares y Maza.

Ganó la tirada D. Joaquín Santos Suárez.



Viaje de inspección

Gerona, 13.—El capitán general de la región, D. Felipe Alfau y Mendoza, siguiendo las visitas a todo el territorio de su mando, llegó ayer a esta ciudad. En la estación le esperaban el obispo, el gobernador civil, el alcalde, los concejales y todos los generales, jefes y oficiales de la guarnición. Una compañía del regimiento de Infantería de Asia, con bandera y música, le tributó los honores de ordenanza. El general Alfau marchó en seguida a visitar las factorías de subsistencias y el Hospital Militar y ahora revisará las fuerzas en el campo de Marte. En el expreso de Francia regresará hoy mismo a Barcelona.

CRONICA

OFRENDA DE AMOR

Lo que días atrás eran sólo temores y sospechas, parece ser ya triste certidumbre: esa gran tumba salobre como las lágrimas de amargura se ha abierto una vez más para llevar hasta su fondo al artista que volvía a su Patria con la aureola del triunfo adquirido en la tierra donde hay unos hombre que una vez fueron enemigos nuestros.

Ese hombre supo hacer que admiraran su tierra en el arte incomparable que llevaba en el pentagrama prodigioso; pero todo ha caído ante el monstruo de la guerra que al paso le salió, cuando gloria y amor le sonreía; todas las ilusiones, todas las esperanzas, tronchadas fueron, porque el mar las tragó ávido y devorador insaciable.

Pero discúlpelos al mar; no fueron sus deseos los que hicieron llegar hasta su seno al artista; algo ajeno a él ayudó; algo que torpe no sabe respetar ciencia ni gloria, porque sólo es fuerza calculada, hízole caer, borrando de su mente pensativa y soñadora todo ensueño, para sólo dejar paso a la maldición impotente que no podía ni salvar a su amor que a su lado la veía marchar trágicamente.

De hoy más debemos amar a ese mar; ya no sólo duermen en su fondo héroes o luchadores que a brazo partido con él le arrancaban sus tesoros o sus galas; también conserva al artista que quería gloria, y que por buscarla halló la muerte lejos de los suyos. Aún más venerado para nosotros que lo fuera será el sepulcro del mar, que, incansante y ajeno a dolores, acariciará a su huésped eterno, que supo llevarse en competencia con el cariño y con todo.

Tumba de tierra o tumba de agua, igual es, que ya el cerebro cesó de funcionar, habiendo quizá dejado un suspiro en el aire para unos niños a quien dió vida, y ese suspiro debe recogerle España y su arte, sabiendo ofrendarle a esos huérfanos que la guerra hizo. Ofrenda de cariño de madre, dulce y verdadero, que pueda dejar en unos corazones semilla de agradecimiento y afán de engrandecerla por siempre, ya que ella no olvida a quien luchaba lejos por hacerla admirar en el arte, lo que también pudieron admirarla en su aspecto heroico y caballeroso.

Y tú, mar, cuida bien al artista que en ti reposa en brazos de su amor, a quien en hora angustiosa quiso salvar. ¡Arrullale!, que él quizá te regale en tus misterios con la sublimidad de su arte, que tú nos arrebataste agosta, no dejándonos ni el consuelo de arrojar flores que son recuerdo y homenaje.

Y tú, guerra, cesa en tu crueldad malsana,

abre tus ojos de fuego y mira que pasa el arte, que es paz y gloria; rinde tu fuerza ante el genio, y déjalo marchar; no lo detengas; que tu golpe brutal no corte esas vidas, porque ello nada aumenta tus prestigios, y tu negro corcel debe parar para verlo pasar, porque de él nada debes temer, ya que es amor a todos.

Cese tu ira que avasalla y devasta; ponga silencio tu ruido infernal, y escucha la sinfonía que el viento trae a través de ese mar bendito que tú hollas, y de esa tierra que acaricia, y que viene repitiéndose siglo tras siglo, sin que tú, monstruo, la oigas. ¡Oyale!, que ella da consuelo, porque da la fe que tú, sin duda, perdiste en tu barandía, y que dice:

¡Paz en la tierra a los hombres de buena voluntad!

Rodrigo Mateo González.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 11, Día 12. Includes entries for 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior-estampillado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro 4%, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles, and Cambios sobre el Extranjero.

EN EL MEDITERRANEO Barco ruso torpedeado

Barcelona, 13.—Ha entrado en este puerto el vapor holandés «Daremdrecht», que, procedente de Méjico, se dirigía a Marsella con cargamento de petróleo y campeche, cuando, al llegar a 20 millas de las islas Columbretes, fué detenido por un submarino austriaco.

Dos oficiales del sumergible, que subieron a bordo, examinaron la documentación, y encontrándola conforme, le autorizaron para continuar el viaje.

Antes de retirarse los marinos austriacos advirtieron al capitán del vapor holandés que el submarino acababa de torpedear a un bergantín ruso, cuya tripulación, embarcada en el bote en que se había refugiado, navegaba a la ventura por aquellos lugares.

Cuando desapareció el submarino procedieron los tripulantes del «Daremdrecht» a reconocer las aguas, y encontraron nueve naufragos refugiados en un bote.

Fueron recogidos a bordo los marineros rusos, de los cuales uno estaba herido en una pierna.

Modificó el rumbo el vapor holandés, viniendo al puerto de Barcelona, donde el capitán se presentó en la Comandancia de Marina, relatando lo sucedido y haciendo entrega de los naufragos, que han quedado a disposición del cónsul de Rusia, ingresando el herido en el hospital.

El bergantín torpedeado es conducido a Valencia

Valencia, 13.—Al anochecer llegó a este puerto y pidió práctico para entrar, el vapor inglés «Lady Briot», que traía remolcado al bergantín de tres palos «Impera», de nacionalidad rusa, y con cargamento de madera.

Quedó el bergantín fondeado en el muelle transversal de Levante, frente al depósito número 3.

El «Impera» está escorado de estribor, y en cuanto fondó se pidió auxilio a la brigada de bomberos, porque el buque tenía fuego en el cargamento.

Durante el viaje había procurado la tripulación del «Lady Briot» dominar el incendio; pero sólo consiguió apagar dos palos, que eran pasto de las llamas.

Ha declarado el capitán del «Lady Briot» que a 25 millas de las islas Columbrete vió abandonado y con fuego a bordo al bergantín «Impera», y que decidió remolcarlo hasta el puerto.

El «Impera» ha sido torpedeado por un submarino austriaco, y cuando vieron los marinos austriacos que el barco no se hundía por la clase de cargamento, le arrojaron bombas, con objeto de incendiarle.

La tripulación del bergantín había sido obligada a dejar el barco y embarcar en un bote, y había sido recogida por un vapor holandés que se dirigió a Barcelona.

Ha sido salvada la documentación del «Impera», y los bomberos han trabajado activamente, consiguiendo sofocar el incendio y dominarlo a las nueve de la noche.

NOTAS POLITICAS

Consejo de ministros en Palacio

Como estaba anunciado, se celebró en Palacio el anunciado Consejo.

En este Consejo, el jefe del Gobierno hizo un discurso, dedicado, como de costumbre, a tratar de los asuntos interiores y exteriores.

En la parte que dedicó a los asuntos de carácter interior se ocupó principalmente del resultado de las elecciones de diputados a Cor-

tes, diciendo que ese resultado estaba en relación con las prevenciones y los vaticinios que había hecho con anterioridad a S. M. el Rey, y teniendo, además, la satisfacción de poder expresar que el referido resultado estaba de acuerdo con el criterio y deseos por el Gobierno manifestados.

Luego se ocupó el conde de Romanones de política internacional, y dentro de esto de los antecedentes de los sucesos relativos a los torpedeamientos de buques españoles.

Terminado el Consejo con el Rey, volvióse a reunir el Gobierno, bajo la presidencia del conde de Romanones.

En ese segundo Consejo se examinaron los expedientes de indultos de pena de muerte en los que habrá de ejercer S. M. la regia prerrogativa el Viernes Santo.

Afecta a ocho o diez penas de muerte, y oportunamente serán conocidos.

Se aprobaron varios expedientes de Obras públicas y uno de Instrucción sobre construcción de edificios escolares.

No ocultó el jefe del Gobierno que en ese segundo Consejo se trató con un mayor detenimiento de los torpedeamientos de buques, informando aquél a sus compañeros muy detenidamente de cuanto se había actuado, y con ese motivo de los muchos telegramas expedidos y recibidos acerca del asunto.

Respecto del hundimiento del «Santanderino», no hay datos aún para poder afirmar que se deba el accidente a una mina, a un torpedo o a un bojo.

Se ha nombrado por el Gobierno una Comisión para que, después que haya oído las declaraciones de la dotación de dicho barco, dicte un informe técnico acerca de las causas a que pueda responder el hundimiento.

Por el momento no hay elementos bastantes para poder hacer, acerca de las causas, una afirmación categórica.

Decía el jefe del Gobierno que toda prudencia es muy lógica, puesto que descontado estaba que tendría que dejar la cartera una vez hechas las elecciones, desde el instante en que en ningún momento ha ofrecido duda su designación para presidir la Cámara popular.

Dijo también el presidente que había llegado el Sr. Azcárate, y que se proponía visitarle esta tarde para hablarle de la necesidad de que no quede sin representación parlamentaria.

El presidente del Consejo ha manifestado, refiriéndose a la elección de senadores, que sus esfuerzos tienden a obtener una mayoría más numerosa que la que ha obtenido en las elecciones de diputados.

Centenario de Cervantes

Exposición de proyectos del monumento a Cervantes

Esta tarde jueves, a las cuatro, se inauguró oficialmente la Exposición de proyectos definitivos para el monumento a Cervantes.

Los tres proyectos, de los Sres. Hernández Briz, Ferrant, Zapatero-Coullant, Valera y Anasagasti-Inurria, se han instalado en el Palacio de Cristal del Retiro.

El viernes y días sucesivos la entrada en la Exposición costará 50 céntimos de peseta, estando abierta de diez a una de la mañana y de tres y media a seis y media por la tarde.

Los carruajes tendrán acceso al Palacio de Cristal.

Espectáculos para hoy

- REAL.—A las 10, Orquesta Sinfónica. ESPAÑOL.—A las 6, Cabrita que tira al monte. A las 10, El protector de Inglaterra y Los que fueron. PRINCESA.—A las 6, Campo de armíño. COMEDIA.—A las 10, El infierno. A las 5 1/2, El infierno. LARA.—A las 6, La desconocida. A las 10 1/2, Los intereses creados. CERVANTES.—Compañía Simó-Raso.—A las 6 1/2, La frescura de Lafuente. A las 10 1/2, La bendición de Dios. INFANTA ISABEL.—A las 6, La culpa ajena y La fuerza bruta. A las 10 1/2, Jhon Peres y Los gabrieles. APOLO.—A las 6, Molinos de viento y Zhinta. A las 10 1/2, La patria de Cervantes. A las 11 1/2, Zhinta. ZARZUELA.—A las 6, Las alegres chicas de Berlín. A las 10 1/2, Las alegres chicas de Berlín. ESLAVA.—A las 6, Los trovadores. A las 10 1/2, La modista de mi mujer. COMICO.—A las 10, Miss Cañamón. A las 6, Miss Cañamón. NOVEDADES.—A las 6, La reina juguete. A las 7 1/2, La granja de los amores. A las 9 1/2, El gitano. A las 10 1/2, A orillas del Ebro. A las 11 3/4, Los dos fenómenos. COLISEO IMPERIAL.—A las 5 1/2, La cueva. A las 6 1/2, Ley de honor. A las 9 1/2, Correo de gabinete. A las 10 1/2, Ley de honor. ALVAREZ QUINTERO.—A las 7, Los vecinos, Dorita y Silverdi, ¿Moreno? y Emilia Benito. A las 11, Gran festival zarzuelero. GRAN TEATRO.—(palacio del cinematógrafo).—Sección continua de 5 1/2 a 1. Éxito grandioso. ROMEA.—Cinema y varités.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4, Grandes éxitos. CINEMA X.—Sección continua de 5 1/2 a una. Grandes éxitos. MARTIN.—Sección continua de cinematógrafo. Éxitos verdaderos. ROYALTY.—Sección continua de 5 a una. Éxitos grandiosos. CINEMA ESPAÑA.—(Paseo de San Vicente). Sección continua de 4 a 12 1/2. Grandes éxitos. Entrada general, 10 céntimos. PRÍNCIPE ALFONSO.—Sección continua de cinco a una. Verdaderos éxitos. TRIANON PALACE.—Cinematógrafo de moda. Éxitos sensacionales.—Butaca 0,40. BENAVENTE.—Sección de variedades de seis a doce y media. Éxitos verdaderos. GRAN VIA.—Sección continua de cuatro a una. Éxitos enormes. CINE DE LA CALLE DE LA FLOR.—Sección continua de cinematógrafo.—Éxitos verdaderos. SALÓN DORÉ.—Sección continua de cinematógrafo. Grandes estrenos. PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo. Grandiosos éxitos. IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

(Folleto núm. 94.)

CRIMEN Y CASTIGO

POR F. DOSTOIEVSKY

(CONTINUACIÓN)

Salió muy de prisa; pero apenas acababa de cerrar la puerta, cuando volvió a abrirla de repente, y dijo mirando de través:

—A propósito. ¿Te acuerdas de aquel crimen? ¿Del asesinato de aquella vieja? Pues has de saber que se ha descubierto el asesino; él mismo se ha reconocido culpable, y ha suministrado todas las pruebas necesarias en apoyo de sus afirmaciones. Es... pásmate, uno de aquellos pintores a los cuales defendía yo con tanto ardor.

—Te suplico que me digas cómo lo has sabido—preguntó Raskolnikoff visiblemente agitado

—La noticia me la han dado muchas personas, y principalmente, Porfirio. El es quien me lo ha dicho casi todo.

—¿Y qué es lo que te ha dicho?—preguntó Raskolnikoff inquieto.

—Me lo ha explicado todo a maravilla, procediendo por el método psicológico, según su costumbre.

—¿Y te lo ha explicado él mismo?

—El mismo, él mismo; adiós. Algo te diré más adelante. Ahora tengo necesidad de dejarte... Hubo un tiempo en que llegué a creer... vamos, ya te lo contaré otro día... En este momento estoy ebrio, ebrio, sin haber bebido una gota de vino. Adiós, hasta muy pronto.

Y salió.

«Es un conspirador político; sí, de seguro, de seguro—acabó definitivamente Raskolnikhin mientras bajaba la escalera—. Ha comprometido, sin duda, a su hermana en esta empresa; esta conjetura es muy probable, dado el carácter de Advotia Romanovna. Han celebrado entrevistas... Ya me lo habían hecho sospechar ciertas palabras suyas... Ahora comprendo a qué se referían esas palabras... esas alusiones... Sí, eso es. De otro modo, ¿cómo encontrar una explicación a este misterio?

Al pensar en Advotia se quedó como clavado en el suelo. Tuvo que hacer un violento esfuerzo sobre sí mismo.

Inmediatamente después de la salida de Raskolnikhin, Raskolnikoff se levantó y se acercó a la venta-

na. Luego se pasó de un rincón al otro, como si hubiese olvidado las dimensiones exigidas de su cuarto. Al fin, volvió a sentarse en el sofá, pero al poco rato cogió su gorra, y después de ligera reflexión, se decidió a salir. Aquel día, por primera vez, después de muy largo tiempo, se sentía en plena posesión de sus facultades intelectuales. «Es preciso acabar con Svidrigailoff—pensaba—, y cueste lo que cueste, terminar este asunto lo más pronto posible. Además, parece que espera mi visita. En aquel instante se desbordó el odio de tal manera en su corazón, que, si hubiera podido matar al uno o al otro de aquellos dos seres detestados, Svidrigailoff o Porfirio, a caso no habría vacilado en hacerlo.

Pero apenas acabó de abrir la puerta, cuando se encontró cara a cara con Porfirio en persona. Al pronto Raskolnikoff se quedó estupefacto, pero se repuso en seguida.

—Usted no esperaba mi visita—dijo alegremente Porfirio—. Tenía desde hace mucho tiempo el propósito de ver a usted, y al pasar por delante de su casa, se me ha ocurrido venir a saludarle. ¿Iba usted a salir? No le detendré. Cinco minutos solamente, el tiempo de fumar un cigarrillo, si usted me lo permite.

—Siéntese usted, Porfirio, siéntese usted—dijo Raskolnikoff, ofreciendo un asiento al visitante con aire tan afable y satisfecho, que él mismo se hubiera sorprendido si se hubiese visto. Se sentó enfrente de

Porfirio, y fijó en él una mirada tranquila. El juez de instrucción guió los ojos, comenzó por encender un cigarrillo.

«Vamos, habla, habla ya»—le gritaba mentalmente Raskolnikoff.

—¡Oh, estos cigarrillos—dijo por fin Porfirio—, son mi muerte, y no puedo renunciar a ellos! Tosa, tengo bastante irritada la garganta, y además, soy asmático. Pero, ¿cómo dejar de fumar? ¿cómo substituir esta cosumbre? Yo no bebo. Ahí tiene usted la desgracia. Todo es relativo, señor Raskolnikoff. Estuve ayer aquí; ¿no lo sabía usted? me encontré por casualidad en la calle de usted, y se me ocurrió hacerle una visita. La puerta estaba abierta, entré, le esperé un momento y me fui después, sin decir mi nombre a la criada. ¿No cierra usted nunca? La fisonomía de Raskolnikoff se oscurecía cada vez más.

—He venido a explicarme, querido señor Raskolnikoff. Debo a usted una explicación—prosiguió sonriendo y dando un golpecito en la rodilla del joven; pero casi al mismo instante tomó su cara una expresión seria, hasta triste, con gran asombro de Raskolnikoff—. La última vez que nos vimos pasó entre nosotros una escena extraña. Quizá he cometido con usted grandes errores, y lo siento.

(Continuará.)



# IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

## VAPORES DE LA COMPAÑIA

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 Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 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.

## 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 Telégrafos, 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.—Huírfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

**Arenal, 24, principales, segundo y tercero.**

## Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., metralledoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Artillería de Barrow-In-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-In-Furness); fábricas de cañones, cañones y blindajes de Schaffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Plasencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Plasencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Barford; fábrica en North Kest, para proyectiles; polígonos de Malmesbury y Kynsford.—Buques de guerra construídos 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 Graus» y «Coronel Bolognani», cruceros tipo de «Scout», clase de 2.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burlak», crucero de primera clase, de 10.900 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katerin», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», 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 «Triumpfo». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 12.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinal» y «Ski» cruceros tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Donatino», 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; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha construído 70 buques de distintas clases.

## Colegio del Cardenal Cisneros

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

Director-proprietario: 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 á 1915, que fué el siguiente:

PREMIOS	Sobresalientes	Notables	Aprobados	Suspensos	TOTAL
37	161	89	29	Ninguno	279

## Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

**ARENAL, 24**

## Santa Teresa de Jesús

COLEGIO DE SENORITAS

Educación completa y esmerada.—Laboriosas 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**

# VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS DE Pinillos, Izquierdo y C.º, 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 á Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos á la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Caspés, Tetuán, 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.

## SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

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

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

## 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, MEJICO

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.

## LINEA DE CUBA-MEJICO

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 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, Sabánilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, Cumaná, Carúpano, Trinidad y puertos del Pacífico.

## 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, á sea: 7 Enero, 4 Febrero, 3 y 31 Marzo, 28 Abril, 26 Mayo, 23 Junio, 21 Julio, 18 Agosto, 15 Septiembre,

13 Octubre, 10 Noviembre y 8 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, á 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 Singapore y demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

## LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, 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.

Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias de la Península indicadas en el viaje de ida.

## LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 12, 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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros; á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. 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 atectos bronquiales, notándose alivio desde la primera cacharada, 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 las bondades de este preparado le prefiere á otro alguno. Obra el bromoformo en la economía de tres maneras: como anestésico, como antispasmodico y 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 móduia oblongada.

JARABE BENZO-BALSAMICO A BASE DE BROMOFORMO Y CLORHIDRATO DE HEROINA Y FENOCOL.—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 fenocol unida á las ya indicadas del bromoformo y heroína declaran los doctores Martínez Vargas, Saravia y otros españoles, y Neupert y Grigoriev, 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 restituir en lo posible el funcionamiento integral de los aparatos nervioso y circulatorio. Deben usarlo todos aquellos individuos molestados por la tos que se desnutren, perdiendo energías y carne, y que de abandonarse resultarían excelentes candidatos para la tuberculosis. Obra el arrhenal como antitérmico, la dionina 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 sulfocinogénicos, no tiene acción ni sobre la bilis, ni sobre la sangre y se asimila en una proporción de un 72 á 75 por 100. Es un estero macol notablemente. Posee acción antifibrítica, alcanza también en las entoritis agudas y crónicas, en las bronquitis agudas y fiebres tifoideas. 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 vehiculo formado por partes iguales de vino añejo de Málaga, glicerina químicamente pura y agua, seguramente, y obedeciendo á leyes químicas al encontrarse las indicadas especies farmacéuticas en contacto y presencia con el liquido expresado, se formará la necesaria reacción y cambiando lugar á 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 lodetánico con sus marcados efectos tónico-reconstituyentes e igualmente resultará la acción que buscamos en el vino vanádico, que también formará.

En el esmero y cuidado de esta preparación, así como en las costras de la cara, supuración de oídos, ojos malos (blefaritis), activando la vida de las células aletargadas por la enfermedad.

En el artrismo son 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, enlentecido, que todo falta, el ELIXIR ESTRUMOL hace desaparecer, poco á poco, la anemia que consume á estos seres, tornándolos en fuertes y lozanos.

En el raquitismo los resultados son sorprendentes desde el primer traseo. 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 á 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 DENTICION VILLEGAS á base de clorato de potasa y stovaina. Se usa como tónico sobre las encías en niños y adultos, en todas las molestias de la boca y sobre todo en el periodo de dentición.



## LA MANUFACTURA ESPAÑOLA.

(NOMBRE REGISTRADO)

# ROSICH y C.º

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 Xifre).—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.