

DIARIO FERROLANO

PERIODICO DE LA MANANA

FUNDADOR Y PROPIETARIO. EXCMO. SR. D. FRANCISCO BARCÓN DE QUEVEDO

AÑO XII

PRECIOS DE SUSCRIPCION
FERROL, un mes.
PROVINCIAS, trimestre.
EXTRANJERO, id.
1 peseta.
4 id.
9 id.
NÚMERO SUELTO 5 CÉNTIMOS

FERROL—Lunes 21 de Septiembre de 1914

Redacción y Administración, Real, núm. 92
NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

TARIFA DE ANUNCIOS
En cuarta plana, 0,05 pesetas línea o su línea. En tercera, 0,10. Reclamamos, 0,25. Comunicaciones, editores, 0,50 pesetas línea. Pago adelantado. Los no suscriptores pagarán doble. El impuesto del Timbre a cargo del público

NÚM. 3529

LA BOTADURA DEL "JAIME I"

Ferrol saluda a los infantes Carlos y Luisa.



Gratísima impresión ha causado en Ferrol la noticia de haber sido designados para presidir el lanzamiento del Jaime I los infantes D. Carlos y doña Luisa.

Tienen estos augustos miembros de la Real Familia sólidas simpatías y arraigo en el país, y sus caritativos sentimientos son proverbiales.

Sin ser españoles de nacimiento, como tales son considerados, y el afecto que el pueblo les profesa hace que los tenga como suyos.

Ferrol, donde el Infante D. Carlos residió un tiempo, guarda de él gratísimo recuerdo por sus altas dotes de bondad, nobleza e hidalgía, y en cuanto a la bella princesa que con él comparte el tálamo, acógela con singular agrado, haciendo muy sinceros votos por que a los que hoy son nuestros ilustres huéspedes se les haga grata su estancia aquí.

El DIARIO FERROLANO saluda cariñosamente a las augustas personas, tributándoles público testimonio de respetuoso afecto.

HOY

Cae hoy al agua el último acorazado de la primera serie de los que forman el programa de nuestra reconstrucción naval.

Este acto solemne y grandioso no puede realizarse, por mandato oficial, con el esplendor debido, a causa de la guerra en que arde Europa y que tantas vidas cuesta y tantas ruinas y lágrimas acarrea.

Pero ello no puede quitar al lanzamiento su alta significación, su gran trascendencia nacional. Es otro poderoso barco español que cae al agua, mensajero, como sus hermanos de gra-

da, de un resurgimiento naval que ahora más que nunca se hace menester. Y sin embargo, una vez lanzado el Jaime I habrá, por desventura, que abrir un paréntesis en la intensa labor de nuestros arsenales e iniciarse una desbandada de elementos valiosos cuya cohesión había permitido formar un plantel tan brillante como numeroso de operarios que no tienen nada que envidiar al más diestro y hábil del extranjero.

¿Qué vendrá después?

Altos personajes, representantes del país, brillantes periodistas se hallan hoy en Ferrol con motivo del lanzamiento del nuevo acorazado. Todos ellos se darán cuenta cabal de la importancia de nuestra factoría, de su situación insuperable y de la enorme trascendencia de una indefinida suspensión de trabajos. Pues ellos, que tienen poder para llevar sus impresiones a las más altas esferas, o voz elocuente para hacerla oír en el Parlamento, o plumas que conocen el secreto de conmover y apasionar a las multitudes, pueden ser quienes eviten con su esfuerzo, no el aniquilamiento de Ferrol, sino la pérdida fundada de las esperanzas de que España pueda tener un poder naval digno de ella.

A esos hombres, próceres unos, influyentes otros, de autoridad y prestigio todos, a nuestros colegas de periodismo, tan entusiastas y tan patriotas querremos para que laboren en pró de que se continúe realizando el plan de Escudra, que aparejado con su desarrollo traerá de la mano la creación de nuevas y potentes industrias en España, aprovechando estos momentos en que ojos perspicaces y mentes avisadas piensan utilizar las circunstancias e iniciar en España industrias que an-

tes monopolizaba el extranjero y hoy languidecen si no están paralizadas o en ruina.

Este es nuestro patriótico anhelo, este nuestro deseo de españoles, antes que de ferrolanos: de patriotas, por encima de las prosaicas conveniencias locales.

LO QUE PIDO YO

No lo dice el periodista únicamente ferrolano: es el periodista español el que lo dice: España, aún más que ejército necesita marina; su situación geográfica lo requiere así.

Pero ocurre que fuera de la periferia de nuestra Península la opinión del pueblo se manifiesta de manera muy distinta. Desconocedores hasta de lo que es el mar, creen que los millones dedicados al acrecentamiento de nuestra Armada son pesetas tiradas al agua.

Este ambiente de hostilidad a la restauración de nuestro poderío naval lo ha palpado el que firma, por tierras de Castilla. En la misma Corte, entre los mismos encargados de orientar a la opinión española, en ésta y en todas las cuestiones, existe el prejuicio de que los dineros empleados para la construcción de buques de guerra, son dineros que tienen por único fin desaparecer en Santiago de Cuba o irse a pique en los Meirados.

Pocos meses ha, cuando se trató de poner a discusión en el Palamento el proyecto de continuación de nuestras obras navales, fui yo testigo de cien conversaciones fútiles cuando no absurdas, acerca de la no necesidad de tal proyecto.

La mayor parte de las enmiendas presentadas eran no más que para mover a risa.

Un conjuncionista, en los pasillos del Congreso, hablaba de un buque de cien mil toneladas... pues le parecían nadería las veintidós mil que pedía el ministro...

Como éste había mil dislates *ad usum De phinis*...

¿Basta para hacer ambiente propicio una campaña de ocho días, de los ocho días en que los proyectos se zarandean y discuten?

De ninguna manera.

Y por eso es creencia mía la de que es menester ilustrar constantemente a la opinión respecto de estas cosas, para que resplandezca y triunfe la verdad, y sepa el pueblo que los millones que en escuadras emplea el Estado español son remuneradores en más alto grado que los otros muchos millones consignados para otras partidas que tienen por objeto exclusivo contentar a determinados pueblos o a determinadas empresas, sin que de esas pesetas resulte beneficio alguno para el resto de los habitantes de los demás pueblos españoles.

Pomiento e Instrucción abundan en felicitantes pruebas de ello.

España, esencialmente marítima, necesita que se la instruya en esta materia.

Sobre la Marina española, pesa un calunioso estigma que urge borrar... Y es por eso por lo que este humilísimo periodista, muy ferrolano, pero aún mucho más español, pide que quienes sepan y puedan pongan algo de su inteligencia y algo de su voluntad en vulgarizar lo que es un barco y los beneficios que de su construcción se deducen, no solamente en cuanto a la internacionalidad, sino también en lo que toca a la prosperidad de la industria y el comercio patrios, y por consiguiente al desarrollo de su agricultura.

JOSÉ MIRÁS OTERO.

Nuevos factores de la guerra Naval

Hechos de todos conocidos, han creado en el mundo una situación por demás difícil y peligrosa. El espíritu público universal se encuentra justamente alarmado, porque ni hay quien pueda fijar con exactitud los límites geográficos de la contienda iniciada a orillas del Danubio, ni calcular las consecuencias a que puede dar origen la monstruosa campaña que han de sostener las escuadras y los ejércitos de las naciones más poderosas de la tierra.

Cuanto el ingenio humano ha inventado hasta ahora, va a ser utilizado por los beligerantes, a impulsos de la necesidad vital que impone a los que se combaten con las armas en la mano el deber de aniquilarse lo más pronto posible, a fin de que cualquier contingencia imprevista no dificulte o retrase el éxito de las empresas bélicas, que se han visto obligadas a sostener por propia iniciativa, o cediendo a impulsiones y conveniencias ajenas. Por virtud de los grandes progresos realizados en la ciencia y el arte de la guerra, y a causa de la cooperación o auxilio que las demás ciencias y artes prestan a lo genuinamente militar de los Ejércitos y de las Armadas, la lucha mundial en que estamos empeñados no se va a limitar a las sangrientas batallas terrestres y a los formidables combates navales, que aun el menos avisado puede presumir, si tiene en cuenta el estupendo poder militar de las naciones que están zanjando sus diferencias por medio de las armas, porque aunque aquellas batallas y combates sean los fundamentales y decisivos, la lucha no se va a limitar a la superficie de la tierra y de los mares. Para asombro de todos, y quizá también para que sus estragos sean todavía mayores, las flotas y los ejércitos cuentan hoy medios ofensivos y defensivos que les permitirán llevarla a las profundidades del mar y al espacio infinito que envuelve la corteza terrestre.

Naves aéreas y submarinas han entrado ya en fuego, y son varios los combatientes que han perdido la existencia a bordo de sus respectivas embarcaciones, rindiendo el tributo de su vida a la Patria. Sin embargo, es pronto todavía para fijar con exactitud la importancia bélica y el partido que puede sacarse de estas nuevas armas de combate, que si bien es verdad que han salido hace tiempo del terreno experimental, por cuyo motivo se les

considera en todas partes como medios dotados de eficacia, también lo es que ésta no puede determinarse con la exactitud deseada por faltarle la sanción práctica de la guerra verdadera, muy diferente, por cierto, de la simulada en las maniobras marítimas y terrestres, con tanta escrupulosidad llevadas a cabo en la época presente, por las fuerzas militares de mar y tierra, de las naciones que dan la norma en estos asuntos.

Los submarinos, por su mayor importancia y también por razón de prioridad, han sido objeto, en multitud de ocasiones, de interesantes estudios y luminosos artículos, folletos, conferencias y trabajos literarios.

Hasta puede decirse, sin incurrir en exageración, que no pasa día sin que se nos cuente de ellos algo, en la infinidad de publicaciones de índole diversa, que ven la luz a diario.

No sufre el igual con los aeroplanos y dirigibles, por más de que también se hable de ellos con bastante frecuencia, y de que haya personas de indiscutible valía, que les asignen un papel importantísimo en las futuras guerras navales. A secundar en cierto modo esa creencia, se encamina el presente artículo en el que nos proponemos hacer un breve resumen del estado de la aeronáutica naval en los momentos actuales.

¿A qué marina militar le corresponde el primer puesto en materia de aeronáutica? Como el asunto no está perfectamente definido, y como se trata de un punto de vista puramente marítimo, naturalmente, el primer término de la nación marítima por excelencia, de la que prepondera en los mares, de la que hace tres siglos goza de una supremacía indispensable a su existencia nacional: es decir, de Inglaterra.

La Gran Bretaña tiene el propósito de rodear su litoral con estaciones aeronáuticas, y aunque hoy sólo cuenta con unas veinte, doce principales y seis u ocho secundarias, existen motivos fundados para creer que si sus orientaciones hidro-aerostáticas no va-

Inglaterra, como las demás naciones, no tiene todavía un sistema definido de unidades aéreas. Es pronto para esto, porque, realmente, la aeronáutica apenas si ha traspasado los límites de período experimental que precede a la aplicación práctica de todas las manifestaciones de la actividad humana.

El principal centro de instrucción de la Marina inglesa se halla en Eastchurch, donde diariamente se adiestran en el conocimiento y manejo de las naves aéreas oficiales, clases y marineros, cuya edad no rebasa un límite bastante pequeño; porque el espíritu de los reglamentos del servicio de aeronautación inglés, está saturado de la creencia profundamente arraigada en aquel país de que la aeronáutica debe ser exclusivamente reservada al elemento joven.

En números redondos la cifra total de hidro-voladores se eleva a un centenar de unidades, y escasamente a la mitad el de aeroplanos y dirigibles, de los más diversos tipos y tamaños, distribuidos en grupos de seis a ocho, y formando cada grupo, según la frase consagrada por el uso, una escuadrilla aérea, que además de sus bases naturales de estacionamiento y reparación, cuenta con el auxilio del acorazado *Powertal* y de varios buques de menos importancia. Entre sus unidades figuran desde el sencillo hidro-volador de reducidas dimensiones, utilizado en la instrucción del personal, hasta los colosos del aire, con motores de 100 y 150 caballos, capaces de recorrer el espacio con una velocidad de 120 kilómetros por hora, y de efectuar en doce minutos ascensiones de 1.000 metros. Como es consiguiente, estos *Dreadnoughts* aéreos van armados de cañones y provistos de aparatos de telegrafía sin hilos.

El desarrollo de la flota aérea alemana, corresponde, en cierto modo, a la pujanza adquirida por su Marina militar y mercante durante los últimos años. Es posible que el número de unidades aéreas alemanas sea menor que le de la flota británica, pero, en cam-



EXCMO. SR. D. AUGUSTO MIRANDA, MINISTRO DE MARINA

rían, dentro de poco la cifra se habrá duplicado. Sólo así se explica que, en los presupuestos actuales de su Marina militar, se consignent seis millones de pesetas, de los cuales se destinan cinco a hidro-aeroplanos, y que hace poco haya reorganizado el personal de su flota aérea, abriendo ancha puerta a los aeronautas civiles que gozarán, mientras sirvan en la Armada, los beneficios que las leyes y reglamentos asignan al personal militar que hoy tiene a su cargo el desempeño de tan importante cometido.

bio, es probable que ofrezca más uniformidad en el conjunto, y, desde luego, evidente superioridad en el tamaño.

Hecho digno de anotarse es que la Marina germánica haya puesto gran empeño en dar la preferencia a las naves aéreas de construcción nacional. Posee algunos aeroplanos de tipo yanqui e inglés, pero el fundamento de su flota aérea lo constituyen unidades genuinamente alemanas, distribuidas en siete estaciones principales y algunas otras secundarias, que si las

circunstancias actuales no lo impiden, se acrecentarán en breve con otra que el gobierno pensaba establecer en su colonia del Extremo Oriente, y otra que tenía el propósito de crear en Swakopmund. El número de unidades oscilaba, a principios de año, entre 30 y 35, cifra que se pensaba casi duplicar en el corriente ejercicio económico. El momento actual no es el más adecuado para saber si el propósito ha de modificarse. Lo probable es que sí, y que la cifra quede reducida, con muy poca diferencia, a lo que en la actualidad existe. Apesar de eso, la flota germánica marítima aérea, comparada con la de otras naciones, sólo se encuentra en estado de relativa inferioridad numérica, porque, en general, sus unidades son de gran tamaño, están provistas de los medios de comunicación y ofensivos más modernos, y pueden llevar a bordo un crecido número de tripulantes o pasajeros. Además la flota puede enorgullecerse de poseer el dirigible naval que mayor altura ha alcanzado en sus ascensiones y el que ha permanecido más tiempo seguido en el aire: uno del tipo Zeppelin, que recientemente ha alcanzado 3.125 metros de altura con diez y siete personas a bordo, y que después ha navegado en distintas direcciones diez y seis horas seguidas. Durante ese tiempo se mantuvo en comunicación constante con Friedrichshaven por medio de sus aparatos radiotelegráficos.

Con motivo de las maniobras navales realizadas por la Marina francesa en el mes de Mayo último, esta Potencia naval ha exteriorizado las condiciones del conjunto de su flota marítima aérea, considerando como tal a la constituida por hidro-voladores y naves aéreas de distintos tipos, manejados por oficiales de Marina capacitados para la aviación, y no a las unidades de diversos tipos, que también han tomado parte en las maniobras. La escuadrilla más homogénea ha sido la de Biezerta. Fué llevada al puerto africano por el Fouare, y se componía de cuatro monoplanos del tipo Nieuport, con motores de 80 y 100 caballos.

En Tolón se formó otra escuadrilla de biplanos y monoplanos civiles puestos al servicio de la Marina, entre los que había uno cuyo motor tenía 200 caballos de fuerza, otro provisto de un foco luminoso, utilizable con diversos fines por la noche, y otros provistos de una estación radiotelegráfica, de 200 kilómetros de alcance.

Las deficiencias que resultan en el servicio de aeronáutica naval, por la escasez de naves aéreas genuinamente marítimas, Francia puede suplirlas, y seguramente en los momentos actuales comienza a hacerlo, con los aeroplanos y dirigibles del ejército y con los que le faciliten en tiempo de guerra, como lo han hecho durante las últimas maniobras navales, las Sociedades patrióticas organizadas con dicho fin hace algún tiempo. Pero no es esa la tendencia que se marca en todas partes, y que seguramente se hubiese seguido también en la república vecina, de no hallarse empeñada en la titánica lucha que sostiene con su rival sempiterna y formidable.

Hoy todas las naciones marítimas aspiran a tener un servicio de aeronáutica naval propio, independiente del servicio similar del ejército considerado también por todos como indispensable. Tan vivo es el deseo de poseerlo, que hay naciones, como Austria, por ejemplo, que en su presupuesto de 1914-15, consigna un crédito extraordinario de cuatro millones de coronas, para mejorar la organización de su aeronáutica marítima. La inversión de esa suma tan respetable, tal vez le haya permitido ya aumentar el número de sus bases navales aéreas, reducidas hasta hoy a una, en las proximidades del puerto militar de Pola — isla de Santa Catalina — y a otra en Casada, cerca de la extremidad Sur del Canal de Tasarra, y enriquecer su flota marítima aérea con nuevos hidro-voladores, construídos, casi en su totalidad, por sus homólogos los alemanes.

Y no se crea que es la Marina austriaca sola la que se siente amizada del deseo de participar del dominio del aire, con tanto afán perseguido por otras Armadas. Todas las europeas lo sienten, aunque en grado diverso, y cual corresponde a su potencia bélica, extensión de litoral y recursos económicos. Así vemos que ocurre en Italia, donde este servicio especial adquirió hace tiempo la debida importancia; en Rusia, que tiene excelentes bases navales aéreas en los mares Báltico y Ne-

central de operaciones en Stokolmo, y que cuenta con media docena de aparatos adscriptos exclusivamente al servicio marítimo; y, por último, en Turquía, que cuenta ya con un hidro-volador, y cuyo Parlamento tiene en estudio un proyecto para la creación de varias bases navales aéreas, y la compra de un considerable número de hidro-voladores, con los que formará escuadrillas utilizables en la defensa de los Dardanelos y del Bósforo. Esto, por lo que se refiere a las Mainas europeas. Pero no son ellas solas las que se preocupan de la navegación aérea y aspiran al dominio del aire. También lo procuran los Estados Unidos, que tienen bases principales de operaciones aéreas en las costas de la Florida, en California, en Guantánamo y en nuestros antiguos dominios asiáticos, y secundarias en diversos puntos de su litoral. El número de sus unidades no es grande; pero el Parlamento acaba de aprobar un crédito de seis millones y medio de pesetas y pronto la flota aérea de aquel país contará con cincuenta unidades más, que tendrán como apoyo móvil y base de provisionamiento y operaciones, el acorazado Mississippi de 15.000 toneladas y 17 millas de andar, recientemente acondicionado para el desempeño de sus nuevas funciones. El Japón, que hasta ahora se había limitado a poseer una base de operaciones navales aéreas en Yokosuka, y una docena de hidro-voladores de varios tipos, construídos en el extranjero, entra de lleno en la corriente general, y pide a su Parlamento los créditos necesarios para organizar el servicio en términos de que pueda resistir, sin mengua, la comparación con el de otras Marinas, que tienen la misma o menor importancia naval que el imperio del Sol naciente. Lo mismo hace el Brasil, que cuenta con tres hidro-voladores, y tiene ya establecida una escuela de aeronáutica naval en Río Janeiro, y hasta en China, que ha establecido hace tiempo una base de aeronáutica naval en Cantón; donde posee varios hidro-voladores de tipo americano, y que aspira a establecer muchas bases más en diversos puntos de su inmenso terri-

torio, para que sirvan de centro de operaciones a la multitud de hidro-voladores que pretende construir, con arreglo a los planos de un ingeniero chino, capacitado en los Estados Unidos de la América del Norte para el ejercicio de la aviación. En realidad, puede decirse que todas las Marinas militares del mundo se hallan viva y directamente interesadas en la aerostática naval, porque hasta nosotros, que aún no poseemos hidro-aeroplanos en el riguroso sentido de la palabra, contamos ya con cierto número de oficiales de Marina, hábiles y competentes aviadores, que en un momento dado pueden hacerse cargo de los aparatos que se les proporcionen, y constituir el núcleo de lo

ban para los grandes acorazados ingleses las potentes naves aéreas alemanas, que al abrigo de los puertos germánicos del Báltico, acechan la ocasión de arrojarse sobre su presa. No cabe duda de que si uno de esos colorados Zeppelines que posee Alemania, consiguiera arrojarse sobre la cubierta de un Dreadnought los explosivos que lleva, podría hacerle gran daño. Pero nos parece que aún no ha llegado el momento de bastarse, por sí solo, para poner en un instante fuera de combate esas portentosas naves en que tantas maravillas se han acumulado a fuerza de ingenio y de trabajo. No es preciso incurrir en esas exageraciones, como tampoco hace falta tomar al pie de la letra lo que dice el Anno del Mundo acerca de las flotas militares aéreas, utilizadas por él en su interesante libro, con objeto de destruir en pocas horas a Roma y a Jerusalén, para sentirse persuadido de la importancia de los aeroplanos y dirigibles, y del inmenso servicio que pueden prestar en la guerra marítima y terrestre. Su valor positivo no quedará, sin embargo, aquilatado, hasta que pase este momento trágico de locura colectiva en que se halla empeñada Europa.

JUAN REGONDO.

Para el DIARIO FERROLANO La Tragedia.

Es el mundo de ayer resucitado al calor del humano pensamiento, evocación de helénico portento por espléndida musa consagrada.

Es un templo a los dioses olvidado, que se trueca en perenne monumento, es crisol donde funde el sentimiento lágrimas del presente y del pasado.

Es fuego de pasión mal contenida, hervidero de odios, lucha fuerte, rugir de fiera que se ve vencida, copa de oro que veneno vierte, es la muerte surgiendo de la vida, es la vida vencida por la muerte.

NARCISO LAZ DE ESCOVAR.

Tras memorables sesiones, cuyo recuerdo es imborrable, aprobóse la ley de 1908, y previa adjudicación por concurso, encargóse la S. E. de C. N. de las factorías del Arsenal y Astillero en Junio de 1909.

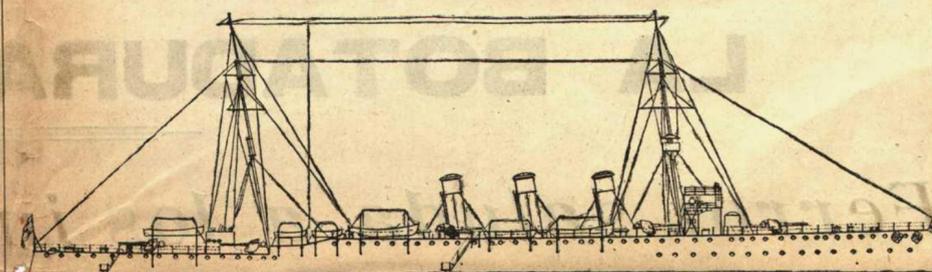
De los trabajos realizados por dicha Sociedad, créome relevado de hablar de ellos, por haberlo hecho en otras ocasiones con la extensión que se merecen, y como mi propósito tiende a algo más transcendental, no insisto en ello.

Transcurrieron cinco años y tres meses de relativa tranquilidad, puesto que el trabajo no faltó en estas factorías industriales, y hoy se dispone este

de Marina ha sido unánimemente encomiada, y el DIARIO FERROLANO se complace en saludar al ilustre marino, en quien la Patria tiene cifradas grandes esperanzas por su talento, actividad y patriotismo.

EL NUEVO CRUCERO EXPLORADOR

Publicamos un interesante croquis del crucero explorador cuya quilla se colocará en breve en nuestro Arsenal. Las características del expresado buque son las siguientes: Eslora entre perpendiculares, 134 II metros.



EL CRUCERO EXPLORADOR

- Eslora de fuera a fuera, 140,82. Manga máxima, 15,24. Puntal, 7,82. Desplazamiento, 5.500 toneladas. Velocidad, 25,5 millas. Combustible, carbón y petróleo. Máquinas, Turbinas con fuerza de 22.500 caballos.

PROTECCION

El forro exterior, detrás del blindaje, es de acero de alta tensión, de 19 a 25 milímetros de espesor y está protegido por placas de acero níquel de 50 milímetros.

Esta protección se extiende de proa a popa y desde debajo de la flotación hasta las portillas de luz.

ARMAMENTO

- Nueve cañones de tiro rápido, de 152 milímetros. Cuatro, id. id. de 47 milímetros. Uno de desembarco, de 76 milímetros. Cuatro ametralladoras calibre fusil. Dos tubos lanza-torpedos, bajo la flotación.

OTROS DETALLES

En el casco se ha introducido la novedad de emplear el acero de alta tensión, es decir, un acero de más resistencia que el ordinario, que protege las partes principales.

Es número de calderas es el de 12, cuatro en cada cámara.

Lleva dos hélices, accionadas cada una por una turbina de alta y baja tensión, colocadas en cámaras independientes.

Como nuestros lectores verán por los gráficos que acompañamos y por los datos expuestos, se trata de un barco de esbelto corte y mucho andar, muy a propósito para el fin a que se le destina.

NUESTROS ASTILLEROS

Breve reseña de las construcciones navales ejecutadas en el Astillero de Ferro.

Solamente los que hayan tenido afición a los estudios históricos de nuestra Marina de guerra serán conocedores de las vicisitudes por que han pasado nuestros Arsenales y en especial el ferrolano: por esto sería ocioso que nos entretuviésemos en pasar, siquiera sea rápidamente, una revista de lo que en ellos ha ocurrido desde su creación, pues de sobra han de ser para aquellos conocidos los diversos estados de prosperidad y decadencia por que ha pasado el establecimiento naval donde ahora ha de celebrarse solemnemente la botadura del Jaime I.

Pero como muchos de nuestros lectores, ya por falta de oportunidad o por carencia de medios desconocen la historia marítima ferrolana, y por no tener datos no pueden establecer comparaciones entre los tiempos antiguos y modernos con respecto a la importancia de las construcciones navales, nos proponemos en este artículo apuntar brevemente las oscilaciones de los trabajos navales ejecutados en esta localidad.



EXCMO. SR. D. JOAQUIN BARRIE. Comandante general del Apostadero de Ferro. Merece un lugar de honor en estas informaciones el general Barrié prestigioso, bizarro marino a quien se profesa un sincero y merecido afecto en este apostadero.

Por lo que aparece en antiguos documentos, los primeros buques construídos no lo fueron en el lugar que para estas obras está hoy destinado, sino que fué en las riberas de la villa de la Graña desde los años 1730 a 1735 inaugurándose allí los trabajos con los navios Galicia y León, de 70 cañones, y la fragata Ermioni, de 30, a cuyo fin se instalaron en esa villa las oficinas del Departamento y los almacenes que aún hoy se conservan en pie.

A Fernando VII, según nos dicen los historiadores, se debe el establecimiento de las primeras gradas de construcción en el año de 1740, en el

lugar de Esteiro y ensenada de Coranza, donde ahora existe el Astillero, y en donde se construyeron tres navios y una fragata.

Más tarde, y en el espacio de sólo dos años, desde 1749 a 1751, en vista de los buenos resultados alcanzados, se construyeron nuevas gradas, al mismo tiempo algunos talleres y los edificios necesarios para las oficinas. Fué entonces cuando se pusieron las quillas de doce navios que por esa razón se llamaron el Apostolado por más que ninguno de ellos llevó el nombre de los discípulos de Cristo llamando la atención el que se botaran al agua y alistarán en sólo dos años, del 1753 a 1755: bien es verdad que aquellos navios no equivalían a un crucero de segunda de los tiempos actuales y que en ellos se emplearon para construirlos, según aparece en los libros de contabilidad de aquella época, unos quince mil obreros!!, número que no se ha registrado nunca más en las listas desde entonces hasta la fecha.

Al advenimiento de Carlos III en 1759 este Rey tomó grandísimo interés en el desarrollo de la Marina mili-



D. SALVADOR MORENO ELIZA General jefe de los Arsenales de Ferro

Merece tan bien una calor: sa mención en este número el bizarro y distinguido general Moreno Eliza, nuestro querido y justo amigo, cuya brillante historia militar le hace acreedor a esta mención.

tar, dedicándose a terminar las grandes obras del Arsenal que aún hoy son la admiración de todo el mundo por su lujo y por su solidez, no cesando de lanzar barcos y aumentar cada vez más las unidades destinadas a los combates navales.

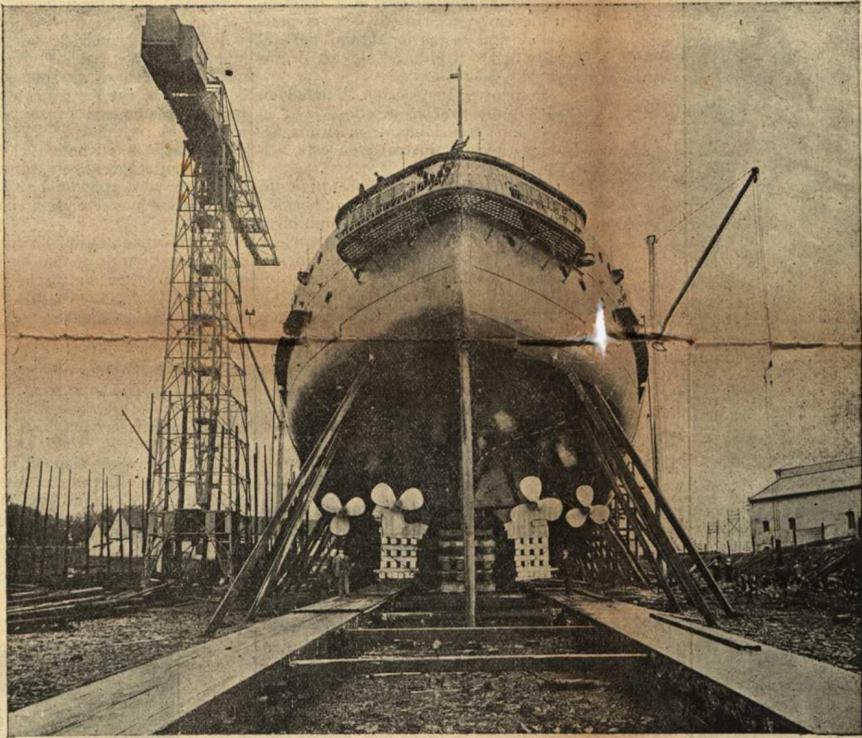
Tras del gran impulso dado a las obras de los Arsenales tuvo que venir, con la decadencia de la nación al empezar el siglo XIX, el abandono y la pérdida de nuestras fuerzas navales hasta tal punto que la potencialidad española en los mares desapareció acaso para no más volver.

Pocas naves salieron del Arsenal ferrolano después de la guerra de la Independencia, y del mismo modo se acentuó la paralización con la guerra civil en los primeros años del reinado de D. Isabel II, hasta que en el año 56 empezó el resurgimiento de nuestra Marina con la creación del cuerpo de Ingenieros navales, quienes implantaron la factoría de máquinas de vapor en el Arsenal del Dique las cuales formaban el complemento de las primeras fragatas de vapor salidas de los Astilleros nacionales de Ferro y de Cádiz.

Concluídos estos barcos, que tanto papel hicieron en el Callao, aparecieron los acorazados, de madera primero y los de hierro después, siendo el Astillero ferrolano el primero en España que con la Soquinto y Letudá dió una prueba de que aún no se habían agotado nuestras fuerzas y que podíamos imitar decorosamente el ejemplo de otras naciones de primer orden.

Pero este intento de nuestro despertar industrial duró muy poco, y tanto, que habiéndose puesto en 1869 la quilla de la corbeta Navarra, copia del Hércules inglés, no salió a hacer pruebas después que estuvo terminada, hasta el año 1884!!

Mas no se crea que eso fué debido a negligencias en el personal obrero y en la parte directiva; de ningún modo. Lo que pasó fué que casi siempre por falta de créditos no podían adquirirse



POPA DEL ACORAZADO «JAIME I» EN GRADA

Nuestros Arsenales

Recordando hechos. Una iniciativa.

A raíz de ser lanzado al agua el crucero Reina Regente, año de 1906, empezó a notarse entre el elemento obrero, comerciantes e industriales, cierta intranquilidad, ante el temor de que las construcciones se paralizaran después.

A principios de 1907 divulgóse la desagradable noticia, de que, la falta de trabajo, obligaría seguramente a efectuar un despido de maestranza.

Ante perspectiva tan triste, las entidades y corporaciones locales celebraron varias reuniones para entablar

inmediatamente la continuación del programa naval, verás la Constructora en el irremisible trance de despedir a 1.500 operarios (por lo menos), quienes tendrán que ausentarse en busca de trabajo, y cuando de ellos vuelva a precisarse, habrá necesidad de traer personal del extranjero, cuando muy bien podría, con los elementos que en la actualidad se cuentan, prescindir de tal determinación.

Yo, que soy un tanto pesimista, entiendo que antes de que tal caso llegue debíamos preveniros, ocurriéndonos el llamar la atención del Ayuntamiento y la Cámara de Comercio sobre el siguiente particular.

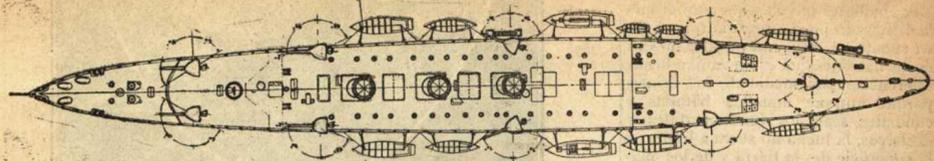
No ha mucho tiempo que se dijo que la S. E. de C. N. tenía el encargo de construir doce trasatlánticos, y para su construcción iban a instalarse unos astilleros en Bilbao. Como este asunto está todavía, al parecer, en estudio, creo no estaría de más que dichas corporaciones se entrevistasen con los señores del Consejo de Administración de la Constructora que se hallan en Ferro, a fin de conseguir que se construyesen en este Apostadero alguno de aquellos buques, manera única de evitar lo que se teme.

Una oportunidad suele acarrear el bienestar y la tranquilidad en muchos hogares, y por lo tanto termino lanzando la idea, que no dudo encontrará eco, no sólo en las entidades mencionadas, sino también en el Consejo de Administración de la S. E. de C. N.

ALVAR

EL MINISTRO DE MARINA

Tiene el señor Miranda, cuyo retrato publicamos en otro lugar, hondos afectos en Ferro. Su gestión al frente del Ministerio



PROYECCION HORIZONTAL DEL NUEVO CRUCERO

gro, y que cuenta con unas cuantas docenas de hidro-voladores de diversos tipos, la mayoría construídos en Francia, algunos de producción nacional; en Bélgica, que a pesar de su limitada Marina, contaba al empezar el año con tres hidro-voladores y varias bases navales aéreas, en Dinamarca, que cuenta en la actualidad con una docena de esta clase de naves; en Grecia, cuyo Parlamento aprobó en el mes de Mayo último la concesión de los créditos necesarios para el establecimiento de nuevas bases, compra de hidro-voladores y reorganización del personal afecto al servicio aéreo marítimo; en Suecia, que tiene una base

que en su día habrá de llegar a ser el Cuerpo de aerostática naval español.

¿Está justificado el afán con que en todas partes se procura robustecer este organismo, aumentando el número de las personas que se dedican a la aviación, y al de los aparatos utilizados por ellos en su arriesgado servicio? Es tan grande la evidencia de las ventajas que ofrecen los hidro-voladores y el partido que de ellos puede sacarse en la guerra naval, que es fuerza contestar de un modo afirmativo la anterior interrogación. Hace unos días The Times, de Londres, publicaba una correspondencia, haciendo ver a los lectores el peligro que representa-

gestiones encaminadas a conseguir la colocación de una nueva quilla.

Ya en práctica aquéllas, sípuse reservadamente, que el ministro de Marina general Ferrándiz, tenía el proyecto de proponer a las Cortes la reorganización de los Arsenales y de la Marina, para cuyo fin había dado ya cima al correspondiente proyecto de ley.

La noticia no podía ser más halagadora, y el ilustre patriótico empezó a recibir numerosas adhesiones en el sentido de que los Arsenales fuesen arrendados, manera mejor de arribar al fin propuesto.

materiales, por lo cual, se solían emplear los operarios en trabajos ajenos a su especial profesión.

Sin embargo, debemos hacer mención de los trabajos titánicos hechos por el ingeniero D. Casimiro Bona, que allá por los años 1882 y 83, empezó a preparar los Astilleros de Ferrol a fin de poder emprender las construcciones de hierro, saliendo entonces de aquellas gradas el cañonero Concha y preparando la construcción de los cruceros Alfonso XIII y Reina Cristina, los cuales tuvo la suerte de terminar el que suscribe, así como también el cañonero Mac Mahón y el crucero de segunda Isabel II.

Aunque nos tachen de falta de modestia nos atrevemos a asegurar que esta fue desde los tiempos pasados la época de más actividad en el Astillero de Esteiro, debido indudablemente a la mayor atención que el Gobierno de Madrid prestó a las autoridades de Marina, así como también a la primera de este Departamento, el general Mac-Mahón, que demostró en todas ocasiones un entusiasmo y unas energías sin rival a fin de poder enseñar como modelo el Arsenal de su mando.

Son dignos de especial mención los operarios que en esos barcos trabajaron por su amor revelado en el cumplimiento de sus deberes y por la inteligencia que demostraron todos y cada uno en su profesión.

No podemos menos de poner también de relieve los méritos especializados de los ingenieros señores Fuster y Rechea, que tuvo entonces a mis órdenes, pues además de conocer de un modo sobresaliente la ingeniería naval, difícil sería de encontrar otros que les superasen en su perseverancia y amor al trabajo.

¡Bien ha sabido, la Sociedad Española de Construcción Naval, aprovechar la inteligencia y buenas cualidades de tan notables personalidades, para conseguir los éxitos que hoy alcanzó!

Para concluir la reseña de cuanto se hizo en el Astillero de Ferrol hasta la fecha, sólo nos falta consignar que, después de varios años de quietismo, desde el 84 al año 8 de este siglo XX, no han salido de él más que el Regente y el Cisneros: en cambio al encargarse hace poco más de cuatro años la Sociedad Constructora, que los tiene en arriendo, los Arsenales militares españoles han dado pruebas de gran actividad e inteligencia cumpliendo como buenos y haciendo la proeza de terminar en tan poco tiempo el España el Alfonso XIII y casi el Jaime I puesto que éste se botará el día 21, mucho más adelantado que los otros dos acorazados iguales.

Para terminar haremos votos para que la anunciada construcción de la segunda Escuadra sea pronto un hecho, y en este caso ante los grandes y benéficos resultados que para la Nación y la Marina acaba de dar la sociedad arrendataria creemos que a ella debe confiarse dicha construcción porque además de su buen cumplimiento tiene la ventaja de contar con un personal ya educado y de probada suficiencia.

ANDRÉS A. COER A

Ferrol, 18 Septiembre de 1914.

La botadura y las fiestas

Obligados por la premura del tiempo y la falta de espacio a concretar las informaciones en este número extraordinario, habremos de hacerlas en forma concisa.

PROCESIÓN CÍVICA

A la hora anunciada se celebró la procesión cívica, en honor a la memoria del Marqués de Amboage, que revistió mucha solemnidad.

La comitiva se organizó frente al Ayuntamiento.

Abrían la marcha los niños del Hospicio, con su estandarte, y seguían la Rondalla Airinos con su Junta Directiva, el Orfeón de Lugo y la Liga Pequeña Ferrolana, con su presidente Sr. Hernán y gran número de socios, llevando todas estas colectividades sus respectivas enseñas.

Iba después la representación de la Junta de La Gratitud y la Cruz Roja con su estandarte, presidida por el señor Mesía y Junta Directiva.

A continuación, el Ayuntamiento bajo mazas, presidido por el Gobernador civil y el Alcalde.

Llegada la comitiva a la Plaza de Amboage se depositaron coronas y flores al pie de la estatua del Marqués.

El Alcalde habló breve y elocuentemente y vitoreó la buena memoria del mismo, pronunciando después el Gobernador breves y discretas palabras que terminaron con vivas a Ferrol.

El acto resultó muy solemne, lucido y ordenado.

LLEGADA DE LOS INFANTES

Mucha gente en la estación y en las calles que había de seguir la comitiva de los infantes, y muchas casas engalanadas con colgaduras.

En la estación se hallaban el capitán general de la región, gobernador militar de la Plaza, comandante general del Apostadero, general jefe de Arsenales, todos ellos con sus respectivos Estados mayores: el gobernador civil, jefes de cuerpo y oficialidad franca de servicio, así como la de los buques de guerra fondeados en el puerto.

Hallábanse igualmente el Ayuntamiento bajo mazas, presidido por el alcalde; los jueces de instrucción y municipal y los jefes de todas las demás dependencias civiles.

Hizo los honores una compañía del regimiento de Zamora con bandera y música.

Un escuadrón del 25 de Caballería se encontraba en la carretera de la estación para acompañar a los infantes. A la hora anunciada entró el tren en

aguas, y en ese momento las baterías de la plaza hicieron las salvas de ordenanza y batieron marcha la música y bandas de las fuerzas situadas en la estación.

El alcalde, al descender del wagón los infantes Carlos y Luisa, los cumplimentó, ofreciendo a la segunda un hermoso ramo de flores.

Saludáronles también las demás autoridades, y el infante revistió la compañía que le rindió honores y que desfiló ante él en columna de honor.

Con los infantes llegó el ministro de Marina Sr. Miranda, que también fue cumplimentado por las autoridades, con su ayudante señor Pereira de Lema.

El infante vestía uniforme kaki de campaña, con casco, y ostentaba varias condecoraciones.

La infanta Luisa lucía un elegante traje negro de seda y abrigo y sombrero de paja del propio color.

Seguidamente se puso en marcha la comitiva, yendo delante los batidores, banda de trompetas y una sección de Cazadores a caballo.

Después, el gobernador militar llevando a sus órdenes al teniente de Caballería Sr. Pita da Veiga.

Luego el landó de D. Francisco Barfón, donde iban los infantes, el ministro de Marina y el alcalde, y a los estribos el capitán general de la región y un ayudante.

Detrás el Estado Mayor y otra sección de Caballería, y finalmente una larga fila de coches y automóviles en los que iba el elemento oficial.

La comitiva se dirigió al templo de San Julián, donde los infantes fueron recibidos por el rector y clero de la parroquia.

A la puerta del templo rindió honores a los infantes una batería de Artillería de plaza, con bandera, mandada por el capitán Sr. Losada.

Los infantes entraron en el templo bajo palio, yendo al presbiterio y cantándose el *Te Deum*.

Al salir revistió D. Carlos la batería, que desfiló ante él seguidamente.

De la iglesia se dirigieron los infantes al Dique de San Julián, y allí embarcaron en el *Giralda*, donde se alojaron.

En la zona militar les hizo los honores una compañía de Infantería de Marina con bandera y música, mandada por el capitán Sr. Bustillo.

Alfredo Sanz Vives, marqués de Vivel, D. J. Méndez Vigo, D. Isidro Zapata, marqués de Mendavia, D. José Estrada, D. Jacinto Felipe Picón, D. Luís Antón del Olmet, D. José Sánchez Guerra y el señor Archilla.

EL COMERCIO

Para que los dependientes de comercio puedan asistir a la botadura se cerrarán los establecimientos a las doce y media y volverán a abrir a las cuatro de la tarde.

VARIAS NOTICIAS

En la calle Real lució anoche la iluminación supletoria.

A causa de la lluvia hubo que suspender anoche la verbena en la Plaza de Amboage.

Los teatros estuvieron abarrotados de gente.

El número de forasteros llegados es grandísimo, y en los hoteles y fondas no hay ya alojamientos.

CONFERENCIAS DE DIARIO FERROLANO (POR TELÉGRAFO)

El conflicto Europeo

MADRID 20

Una conocida familia de San Sebastián ha recibido una carta de un pariente cercano que combate en el Ejército francés, diciendo que de su regimiento queda solo la mitad, y en su batallón no hayal presente ningún capitán, pues todos murieron.

Refiriéndose a los últimos combates librados en Agosto dice que el enemigo se retiró desordenadamente.

Agítase la idea de enviar a San Sebastián, heridos franceses para atender a su curación, aun cuando esto tiene inconvenientes, por las suspicacias que podía despertar.

El hecho es que desde hace días se hallan en dicha ciudad varios heridos franceses convalécientes, y para expli-

NOTAS DE SPORT

EL PARTIDO DE AYER

Jugóse ayer en la Graña el partido anunciado.

La llegada de los Infantes, el ser día feriado, y sobre todo la lluvia que no dejó de caer durante el día, restó mucho público al match. El encuentro resultó muy bueno, siendo una verdadera lástima que el resbaladizo que estaba el campo, efecto del agua, desluciese el precioso juego desarrollado por los veintidós equipiers.

El triunfo lo obtuvo el «Deportivo» por un goal a cero el «Ferrol».

Mañana, más detalles.

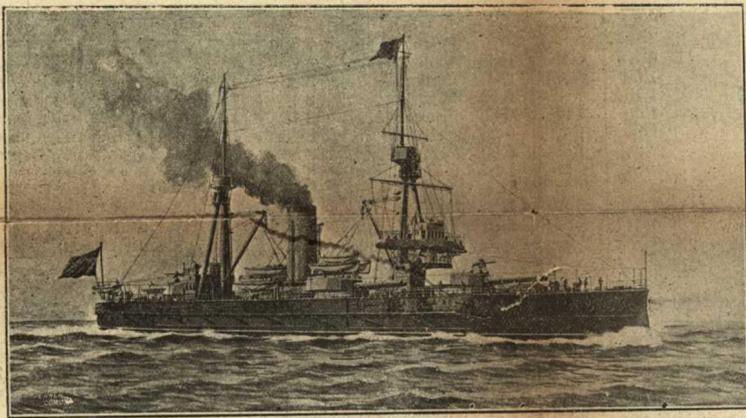
PARA ESTA TARDE

A las cuatro, y en el campo de la Graña, alinearán el «Ferrol A» y los aspirantes del *Reina Regente*.

A presenciar este match es muy probable que asistan los infantes.

PAQUITO

emisión de los empréstitos alemanes no se abre camino. —La princesa de Sajonia se halla gravemente enferma a consecuencia del dolor que le ha producido la pérdida de su marido, el príncipe Federico, muerto en la guerra, ante Namur, y su hijo, que fué muerto cerca de Maubeuge, y no prisionero de los franceses, como se dijo. —Un sobrino de la Princesa también fué muerto. —El jefe del Gobierno inglés pronunció en el Ayuntamiento de Edimburgo un gran discurso, que le valió una ovación por parte de todos los partidos. —Censuró a Alemania por su empeño en imponer su dominación militar e intelectual en toda Europa. Anunció que la lucha será dura y justificó la actitud favorable de las colonias inglesas en el actual conflicto.



EL ACORAZADO «JAIME I»

carlo, se dice que tienen allí familia y vienen a reponerse a su lado.

Viajeros llegados de Burdeos dicen que según noticias oficiales los aliados experimentaron un serio revés en Soissons.

El Gobierno francés teme nuevamente que los alemanes establezcan el cerco de París.

Se conocen detalles oficiosos de la gran batalla en Laon.

La lucha durísima y verdadera comenzó el día 15.

La ofensiva de los aliados es tan continua y violenta que los aliados ceden terreno poco a poco, aún sin dejar de combatir, y acumularon muchos contingentes de refresco, disponiendo además de mucha artillería gruesa.

Los mayores progresos de los aliados fueron en el territorio de Noyon. Los franceses tuvieron muchas bajas.

El centro alemán hizo repetidas tentativas, que fracasaron, para recobrar a Reims.

Los ingleses prestan una ayuda tan eficaz e intensa que en muchas partes se debe a ellos el éxito.

El ejército del Kronprinz sigue replegándose.

Los franceses son casi dueños de la región occidental del Argonne.

La situación general es favorable a los aliados.

Ambos ejércitos ponen a prueba su resistencia y quien primero agote sus fuerzas será el derrotado.

Una alta personalidad francesa ha dicho que se trata de un choque supremo. Si los franceses salen victoriosos, los alemanes abandonarían el territorio de Francia, intentando antes quizá una nueva batalla, pero entonces la superioridad francesa sería tan manifiesta que seguramente perderían.

Un aeroplano alemán, arrojó una bomba sobre Amberes, matando a un comerciante que pasaba por una calle.

Dicen de Berna que la emisión del empréstito alemán fué un verdadero fracaso.

La Agencia Wolff ha publicado boletines asegurando que en la batalla del Marne han triunfado los alemanes y que los rusos han sufrido espantosos desastres en la Galitzia. A pesar de estas noticias tranquilizadoras la

insistió en las ventajas que reporta a Inglaterra la completa dominación del mar.

Declaró que se han enviado a Francia 200.000 hombres, que serán reforzados con Ejércitos de la India, Gibraltar y Egipto.

Un redactor militar del *Times* calcula en once cuerpos de ejército de primera línea los que están sobre la frontera rusa, sin contar las reservas. Supone que Rusia, al terminar la campaña de Austria, marchará hacia Berlín por el Sur, donde se provocará por parte de los alemanes un movimiento de repliegue, quedando en la Prusia oriental menos fuerza que ahora.

Calcula que los voluntarios ingleses son 50.000 escoceses, 60.000 irlandeses y 20.000 del país de Gales.

El puerto de Londres se halla lleno de buques mercantes con una carga total de 2.000.000 de toneladas, gran parte de las cuales son de trigo y harina. En cambio escasean las medicinas y sustancias químicas de origen alemán, francés y belga.

Las existencias de cereales proceden en gran parte de presas marítimas sobre cargamentos destinados a Alemania y Austria.

Según la prensa inglesa la gran batalla continúa indecisa. Los alemanes se atrincheran para resistir a todo trance, sobre todo en el Centro.

Noticias de Berlín dicen que los cuerpos de Ejército 4.º y 13.º franceses y una división fueron derrotados ayer al Sur de Noyon.

El avance de los cazadores alpinos en los Vosgos ha sido rechazado.

Noticias de Rusia manifiestan que el gran duque generalísimo ha dirigido un informe al Zar, diciendo que la derrota del ejército austriaco ha sido completa, ocasionándosele 250.000 bajas, cogiéndoles 100.000 prisioneros y tomándoseles 430 cañones.

Esta tarde el Gobierno militar ha comunicado los siguientes partes:

«El ala izquierda francesa ha obtenido algunos ligeros progresos en la orilla derecha del Oise, logrando recuperar una bandera que el enemigo había cogido a una división argelina.

Todas las tentativas que han hecho los alemanes, apoyados por nue-

rosa artillería, para romper nuestro frente entre Craonne y Reims fueron rechazadas.

Las alturas de Brimont que habíamos conquistado en parte, fueron recuperadas por el enemigo. En cambio hemos conquistado a Pompelle.

Los alemanes, sin razón alguna que lo justifique, han disparado sobre la catedral de Reims, destruyendo aquel magnífico monumento.

En el centro, entre Reims y el Argonne, hemos conquistado el pueblo de Souain, haciendo al enemigo un millar de prisioneros.

En el lado occidental del Argonne nuestros progresos están confirmados.

En Woevre no ha ocurrido ninguna incidencia digna de mención.

En el ala derecha de Lorena el enemigo se ha replegado hacia la frontera, evacuando la región de Avricourt.

En los Vosgos los alemanes han intentado tomar la ofensiva sin lograr victoria alguna.

Nuestro avance progresa lentamente por este lado a causa de las dificultades naturales que ofrece el terreno, las reorganizaciones defensivas del enemigo y el mal tiempo que reina en la región.

No hemos recibido confirmación oficial de la rendición de los fuertes no destruidos en Maubeuge, aun cuando la prensa alemana afirma haber caído esta ciudad en poder de su ejército y haber sido el gobernador militar de esa plaza conducido a Alemania.

El ejército sajón ha sido dislocado en las últimas operaciones.

Su jefe, el general Von Hausen, antiguo ministro de la guerra de Sajonia, fué relevado del mando. La división de caballería sajona después de combatir en la Lorena al comienzo de la campaña fué enviada a la frontera rusa y ha participado del desastre del ejército austriaco, sufriendo pérdidas considerables.

Desde el comienzo de la batalla del Aisne, se decía que el principal objetivo que perseguían los alemanes próximos a Reims, era la destrucción de la famosa catedral de aquella ciudad, uno de los más hermosos monumentos de la cristiandad.

Hace tres días los morteros alemanes y cañones de gruesa calibre dispararon numerosos proyectiles sobre Reims, especialmente sobre su catedral, que produjeron en ella algunos desperfectos, pero ayer enfilaron de tal modo sus baterías mediante un avance realizado a última hora que consiguieron incendiar el edificio, el cual quedó destruido, causando gran indignación.

El Consejo de ministros, presidido por Poincaré, se reunió para dar cuenta del parte del general Joffre, comunicando la destrucción de dicho edificio, y acordó redactar inmediatamente una nota diplomática dirigida a todas las naciones del mundo, protestando contra el vandalismo de los alemanes al destruir un monumento que carecía por completo de importancia estratégica.

POLÍTICA

MADRID 20.

El Sr. Dato dijo a los periodistas que hoy no se han recibido en el Ministerio de Estado telegramas ni noticias que se refieran a la gran batalla que se está librando en Francia.

El martes se celebrará probablemente consejo de ministros para seguir estudiando la cuestión económica.

Anoche visitaron al Sr. Dato el alcalde de Cádiz y el Sr. Carranza, en representación de las fuerzas vivas de aquella ciudad, para pedirle el establecimiento en la misma del proyectado depósito comercial, que es casi un hecho que se instalará allí.

De Zaragoza piden con motivo del traslado de los restos de Lanuza, el famoso Justicia Mayor de Aragón, que se les concedan honores militares, a lo cual se muestra propicio el Gobierno.

Varias Noticias

MADRID 20.

Procedente de París llegó a Madrid el gran escritor Max Nordau, que se propone vivir en la Corte hasta que termine la guerra.

El nuevo arzobispo de Toledo señor Guisasaola hizo la entrada solemne en su diócesis, siendo aclamado.

El General Huerta ha declarado en Barcelona, que piensa intervenir en las luchas de Méjico.

Agrega que los norteamericanos no conseguirán jamás apoderarse de aquel país y agotarán sus fuerzas y su dinero sin conseguir nada.

Media docena de soldados mejicanos bastarán para traer en jaque a todo el Ejército yankee, y Méjico siempre será libre.

MENCHETA.

La botadura del «Jaime I»

Servicio extraordinario de trenes

Con motivo de la próxima botadura de acorazado Jaime I y fiestas que celebrará «La Gratitud», se ha dispuesto a circulación de los siguientes trenes especiales:

El día 20 saldrá un tren de Ferrol a las 23 44 para llegar a la una a Betanzos (puerto).

El día 21 saldrá de Betanzos (Norte) un tren a las 8 25 para llegar a Ferrol a las diez de la mañana.

Además habrá trenes cortos entre Ferrol y Franza y viceversa, saliendo, dicho día 21, de Ferrol a las 12 23, para

llegar a Franza a las 12 50, y de este punto a las 13 01, llegando a Ferrol a las 13 33.

JUAN F. LLOPIS

Corredor de Comercio colegiado. Real, 98 (Admón. de Loterías)

Intervención oficial en la compra y venta de Papel del Estado y toda clase de valores cotizables. Negociaciones con el Banco de España y demás entidades bancarias.—Seguros contra incendios.

La intervención de Agente de Cambio o corredor de Comercio en la compra de valores, confiere, mediante la póliza, la propiedad de los títulos, il. de éstos irrevocables y garantiza el cumplimiento de la operación, ante la Junta sindical o los tribunales artículos 77, 101, 103, 104 y 546 del Código de Comercio.

Sucesores de A. Barreiro y C.ª

S. EN C.

BANQUEROS

Fernando Villamil, 61

Compra y venta de fondos públicos —Ejecución de órdenes de Bolsa en todos los mercados del mundo.—Informaciones sobre valores cotizados.—Constitución de depósitos.—Emisión de giros y cartas de crédito sobre todos los países.—Compra y venta de monedas y billetes extranjeros.—Negociación de letras.—Descuento de cupones.—Giros telegráficos.

Comisionados para el pago de cupones y amortizaciones de los valores de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Boletín religioso

Misas diarias de hora fija

San Francisco, A las 8, 8 y media y 9.

Los sábados misa de renovación con órgano y Salve cantada, a las 9.

Socorro, A las 8.

Tercera Orden, A las 8 y media, los días festivos a las 9.

San Julián, A las 8.

Dolores, A las 11.

Hermitas de los Pobres, A las 8.

Convento de la Enseñanza, A las 8.

Carmen, A las 8 y 9.

Hospital Militar, A las 5 y media.

Residencia de PP. Mercedarios, A las 5 y media, 6 y media, 7 y media 8 y media.

Hijas de Cristo Rey, A las 7.

Hospital de Caridad, A las 8 y media.

Religiosas Oblatas, A las 7.

SERVICIO DE VIAJEROS

EL FERROL

[Servicio de vapores.

De Ferrol para la Coruña.—Vapor Amboage, a las nueve de la mañana.

De la Coruña para Ferrol.—Vapor Amboage, a las cuatro de la tarde.

Trenes que salen

Correo, a las 7 50.

Tranvía, a las 13 11.

Mixto, a las 17 40.

Mercancías, a las 18 36.

Trenes que llegan

Mixto, a las 21 20.

Correo, a las 19 45.

Tranvía, a las 11 24.

Mercancías, a las 8 45.

LA CORUÑA

Trenes que salen

Correo para Madrid, 9 mañana.

Mixto a Coruña, 7 06 mañana.

Mixto a Lugo, 4 06 tarde.

Mixto-correo a Madrid, 7 47 tarde.

Mixto a Betanzos, 6 38 tarde.

Rápido, martes, jueves y sábados, 11 30 mañana.

Tranvía directo a Ferrol, a las 2 10 tarde.

Trenes que llegan

Tranvía de Betanzos, 7 mañana.

Correo de Lugo 8 50 mañana.

Mixto de Madrid, 11 23 mañana.

Mixto de Coruña, 9 50 tarde.

Correo de Madrid 3 30 tarde.

Rápido, lunes, miércoles y viernes, 11 59 mañana.

Tranvía directo de Ferrol, a las 10 24 mañana.

Mercancías, a las 10 09 noche.

Automóviles

SALIDAS.—Para Santiago diariamente a las 8 de la mañana y a las 12.

Para Corubián, en días alternos, a las 10 de la mañana.

Para Carballo, Bufo y en ascenso, diario, a las 8 de la tarde.

LLEGADA.—De Santiago, diario, a la una y a 5 de la tarde.

AVISCIOS

Restaurador del cabello en los colores NEGRO, CASTAÑO OSCURO, CASTAÑO y CASTA. O-CLARO

CABELLINA

ESPINAR

(REGISTRADA)

