

LA CATASTROFE DEL "TITANIC," CENTENARES DE VÍCTIMAS Y MILLONES DE PÉRDIDAS

(Informes telegráficos de nuestro Director y de otras procedencias)

Desde París

(DE NUESTRO DIRECTOR)

Informes directos de Nueva York.

PARIS. Me detengo en esta capital, haciendo un paréntesis en mi viaje a Londres, para enviaros detalles acerca de la catástrofe del *Titanic*, que la oficina de *The Daily Telegraph* en París ha recibido directamente de Nueva York.

El número exacto de víctimas asciende a 1.582.

Fuese a pique el *Titanic* a las dos y veinte de la madrugada del lunes, cuando el *Virginian* trataba de remolcarlo al puerto de Halifax.

Cuando el *Olympic*, que había sido enviado en auxilio del barco naufragado, llegó, a toda máquina, al lugar del siniestro, sólo encontró los restos del naufragio y las ballenas que habían contribuido al salvamento de las mujeres y niños del *Titanic*, que el *Olympic* recogió a bordo y que condujo a Nueva York.

En los parajes donde se hundió el *Titanic* quedó el vapor *Californian* para explorar detenidamente el mar, en busca de nuevos naufragos.

El número de salvados.

En las oficinas de la Compañía White Star Line dicen que el número de los salvados asciende a 675, de los 2.257 que iban en el *Titanic*.

De 350 pasajeros de primera clase se han salvado 305.

Pidiendo auxilio.

El *Titanic* lanzó la primera señal de socorro por la telegrafía sin hilos, a las diez y veinticinco de la noche del domingo.

El radiograma fué recogido por la estación de Cape Race, en la costa de Terranova, y por los vapores «Carpathian», «Baltic», «Caronia» y «Olympic».

A las diez y cincuenta y cinco se recibió otro radiograma, que decía: «Nos vamos a pique.»

A las once y veinte, el transatlántico «Virginian» acudió a prestar auxilio, a toda máquina.

Más tarde, a las once y treinta y seis, otro radiograma del «*Titanic*», que es recogido por el «*Olympic*», da la noticia de haber embarcado a las mujeres y niños del pasaje, y pide al «*Olympic*» que tenga prontos los botes de salvamento.

Diez minutos después se recibe un nuevo radiograma pidiendo auxilio.

El telegrafista del «*Titanic*» demuestra ser un héroe.

A las doce y veinte comunica que todo está perdido.

Transcurren siete minutos, y en nuevo radiograma envía la posición que ocupa el barco, y anuncia que se hunden rápidamente.

A las doce y media se reciben en el «*Virginian*» las últimas señales de socorro, que se transmiten en forma muy confusa.

Después, nada. Sin duda el agua ha llegado a las cabinas de los aparatos de telegrafía sin hilos, y todo está perdido.

El «*Virginian*» y el «*Olympic*» continúan transmitiendo despachos al buque naufragado, comunicándole que fuerzan las máquinas cuanto pueden para llegar en su auxilio.

Otros barcos en peligro.

PARIS. Comunican de Halifax que los bancos de hielo derretidos de las regiones polares cerraron durante toda la semana pasada la ruta marítima, haciendo sumamente peligrosa la navegación.

Téase que hayan ocurrido otros naufragos.

El transatlántico «*Carmania*» se vió en grave peligro, rodeado por los icebergs.

El *Niagara* lleva enormes averías en la línea de flotación.

Pasaje y tripulación.

A bordo del *Titanic* iban 350 pasajeros de primera clase, 305 de segunda y 800 de tercera.

La tripulación constaba de 903 individuos.

El barco

Era el primer viaje que efectuaba el grandioso transatlántico.

Con tal lujo estaba construído, que había cámaras para millonarios, 4 28.000 francos.

El barco fué botado el 31 de mayo de 1911. Desplazaba 60.000 toneladas. Tenía 288 metros de largo, por 28 de ancho. Desde las chimeneas hasta la quilla, 53 metros, y podía llevar 3.500 pasajeros.

Estaba dotado de todos los servicios de higiene y confort, con verdadera esplendor, contando a bordo con baños turcos y piscinas para la natación, hermosos salones de baile y cámaras especiales para recién casados.

También tenía en una de las cubiertas una halle con palmeras, formando un jardín.

Puede asegurarse que no existe ningún hotel tan suntuoso en tierra como el que ofrecía el grandioso transatlántico, considerado como verdadero orgullo de Inglaterra.

tel tan suntuoso como el que ofrecía el grandioso transatlántico, considerado como verdadero orgullo de Inglaterra.

Mr. William Stead.

Entre las significadas personalidades que iban a bordo del *Titanic*, figura el célebre campeón de la paz mundial, Mr. William Stead, a quien le fué concedido el premio Nobel por sus esfuerzos pacifistas.

El cargamento.

Llevaba el *Titanic* 5.000 toneladas de caucho, una cantidad enorme de té, todo lo cual representa unos veinte millones de francos.

Évalúanse, sin contar el correo, en unos 30 millones los valores que conducía.

Había costado el barco 50 millones, estando asegurado en el Lloyd por 25.

Los bancos de hielo.

Los bancos de hielo que descendían por los parajes en que navegaba el *Titanic* ocupaban una extensión de 115 millas de largo por 60 de ancho.

Está comprobado que la causa del siniestro fué el choque con un enorme iceberg que rompió el costado del barco por estribor, a la altura de las máquinas.

Más salvados.

PARIS. El transatlántico *Carpathia* ha encontrado más botes remeros que conducían naufragos.

Hasta ahora resultan salvados 875 en vez de los 675 que se dijo en los primeros momentos.

Ansiedad y consternación.

En las oficinas de la Compañía White Star Line se agolpa una multitud inmensa.

Millares de personas acuden para conocer las noticias del siniestro, desarrollándose escenas de desolación.

Comunican que los supervivientes estaban casi congelados y que cuentan terribles escenas desarrolladas durante la catástrofe.

Hacen grandes elogios de la tripulación, que procedió con admirable disciplina, realizando verdaderos actos de valor.

Incertidumbre.

Es imposible dar por ahora los nombres de los que se han salvado.

Mr. Bacon, ex embajador de los Estados Unidos en París, tenía tomado pasaje para el *Titanic*.

Motivos particulares le obligaron a aplazar el viaje, no llegando a embarcar.

John Jacob Astor.

PARIS. Entre los pasajeros de primera clase figuraba el coronel y millonario yanqui Mr. John Jacob Astor.

Este, divorciado hace algún tiempo de su primera esposa, casó en segundas nupcias con una bellísima joven.

Originó este matrimonio un gran revuelo en la alta sociedad neoyorquina, revelado que trascendió a la Prensa y a la opinión, que discutieron con apasionamiento el proceder de Mr. Astor.

El coronel acababa de realizar su viaje de boda en Egipto y regresaba a bordo del *Titanic*.

Hace próximamente un año estuvo a punto de morir yendo a bordo del yate de su propiedad *Nourmahal*, a consecuencia de un ciclón en el mar de las Antillas.

Durante una semana, nada se supo del paradero del barco, en términos de llegar a producir viva inquietud.

No faltaron maliciosos que relacionando esta desaparición misteriosa con los amores del coronel Astor, tegieron una novela, que durante algún tiempo intrigó a la opinión.

Millonarios a bordo.

Entre los pasajeros del *Titanic* figuran los millonarios siguientes:

Mr. Astor, cuya fortuna asciende a setecientos cincuenta millones de dólares.

Isidore Strauss, doscientos cincuenta.

Alfred Vanderbilt, trescientos setenta y cinco.

George Tidener, doscientos cincuenta.

Benjamin Guggenheim, cuatrocientos setenta y cinco.

Washington Rebling, ciento veinticinco.

Thayer, cincuenta.

Seguro valioso.

Un redactor del *Daily Telegraph* en Nueva York, al dar cuenta de la catástrofe, comunica que el *Titanic* llevaba aseguradas alhajas, perlas y brillantes por valor de veintiocho millones.

Sólo una pasajera norteamericana llevaba consigo tres millones en perlas.

Más noticias de Mr. Astor.

PARIS. Mr. Astor estuvo de coronel en el Ejército yanqui que bloqueó a Santiago de Cuba en 1898.

El fué quien comunicó la capitulación de la plaza al ministro de la Guerra yanqui.

En 1891 contrajo matrimonio con miss Willing, de la que se divorció nueve años

después, para casarse nuevamente en 1911 con miss Poore, joven de veinte años, a quien dotó en cincuenta millones de dólares.

Se produjo entonces la campaña ruidosa de Prensa y de opinión, a que ya me he referido antes, para impedir su boda, hasta que por fin halló un *clergyman* que sancionó el matrimonio.

La pareja tuvo que marcharse de América, huyendo de las bromas de sus compatriotas.

El coronel Astor había cumplido los cincuenta años.

En la catástrofe del *Titanic* ha encontrado la muerte.

Su cadáver ha sido recogido de las aguas.

Mr. Vincent Astor, hijo del coronel, al tener noticia del triste fin de su padre, ha sufrido un acceso de locura.

La esposa de la víctima se ha salvado.

Más datos del «Titanic».

PARIS. El transatlántico que ha desaparecido tenía diez pisos ó puentes. Pesaba el timón 102 toneladas, y 18 cada una de sus anclas.

Llevaba 75.000 libras de carne fresca, 25.000 aves, 350.000 huevos, cinco toneladas de azúcar, 250 barriles de harina, 20.000 botellas de cerveza, 40.000 de vinos, 30.000 libras de pescado y cantidades análogas de otras provisiones.

Peligros de los icebergs.

Los enormes bancos de hielo que descendían de los mares boreales, siguiendo las corrientes marítimas hasta los bancos de Terranova, procedentes del estrecho de Baffin, han producido en todo tiempo grandes catástrofes marítimas, haciendo en esta época sumamente peligrosa la navegación.

Son muchos los naufragos que se registran debidos al encuentro de los barcos con estas enormes masas de hielo.

En 1890 hicieron naufragar a cuatro vapores; 10 se fueron a pique en 1899 por la misma causa; en 1907 naufragaron cinco, y en 1908, el «*Mongolian*» estuvo aprisionado entre los témpanos durante dos meses.

Los vapores «*Kura*», «*Lord Cromer*», «*Armenian*» y «*Empress of Britain*», sufrieron también grandes averías por sus encuentros con los icebergs.

Últimas noticias de los naufragos.

PARIS. Consideranse salvados casi todos los niños y señoras de los pasajes de primera y segunda.

Los despachos recibidos no dan todavía lista completa de los supervivientes.

Se sabe que se ha salvado madame Rothschild.

Carécese de noticias de Mr. William Stead, y se teme que haya perecido ahogado, así como también el mayor Butt, ayudante del Presidente de la República Norteamericana.

Bruce Ismay, uno de los propietarios de la White Star Line, está salvado.

Alfred Vanderbilt, que se suponía que iba a bordo del «*Titanic*», perdió el tren y no pudo embarcar, quedándose en Londres.

El capitán y los oficiales del transatlántico han perecido ahogados, sin abandonar sus puestos.

Sin esperanza.

Se ha perdido ya la esperanza de que se hayan salvado más naufragos que los que fueron recogidos a bordo por el «*Carpathian*».

Impresiones de madrugada.

PARIS. A bordo del «*Titanic*» iban 140 mujeres en primera clase, 109 en segunda y 500 en tercera. Total, 749.

El número de niños se aproxima a 40.

Como la última lista de los salvados se reduce a 868, créese que sólo lo han sido las mujeres, los niños, los marineros que tripulaban los botes de salvamento y algunos pasajeros que pudieron mantenerse a flote mediante los cinturones y boyas salvavidas.

Se supone que fueron salvadas las mujeres de todas clases, sin excepción de categorías, pues el reglamento de a bordo obliga a embarcar primeramente a las mujeres y los niños.

En el momento de hundirse el *Titanic*, engulló a varios botes llenos de naufragos, que no habían tenido tiempo de alejarse.

Se ha ahogado el banquero Mr. Daniel, con su hermoso perro *dogo Otello*, por el que había pagado 25.000 francos.

Lo que dice el capitán de «La Touraine».

PARIS. (Miércoles, mañana.) El paquebote francés *La Touraine* tropezó en su viaje a Nueva York con las montañas flotantes de hielo y avisó del peligro que éstas significaban al comandante del *Titanic*.

La Touraine ha llegado a El Havre de su viaje de regreso de Nueva York, trayendo 756 pasajeros.

Su capitán, M. Caussin, ha dicho que ha efectuado la travesía con buen tiempo, mar tranquila y vientos muy moderados del SO.

Sin embargo, durante su viaje, el miércoles 10 de abril encontró a los 44 grados 58 minutos de latitud Norte y a los 50 grados

40 minutos de longitud Oeste grandes bancas flotantes de hielo.

A las doce y cinco minutos de la noche *La Touraine* se encontró en una extensión de mar que cubrían casi totalmente grandes bloques de hielo.

Para evitar choques, que hubieran sido terribles para el buque, éste tuvo que reducir su marcha 10 nudos por hora.

Pudo salir de aquel paraje peligroso a la una y quince minutos de la madrugada.

La Touraine navegó por mar libre hasta las seis de la mañana. A esta hora se halló otra vez frente a otros bloques de hielo.

Los evitó, bordeándolos por el Sur.

A las seis y cuarenta y cinco, el capitán de *La Touraine* percibió dos pequeños icebergs.

Estos icebergs flotaban a los 45 grados 25 minutos de latitud Norte y 45 grados 5 minutos de longitud Oeste.

Según su capitán, *La Touraine* estuvo en comunicación casi constante con el transatlántico *Titanic* el viernes 12 de abril, desde las doce del día hasta las nueve de la noche.

El capitán de *La Touraine* creyó cumplir con su deber avisando al capitán del *Titanic* la presencia de las bancas de hielo.

Este respondió a su colega dándole las gracias por las noticias que le enviaba.

También dice el capitán de *La Touraine* que el domingo 7 de abril, a las tres y cuarenta y tres minutos de la tarde, su barco pasó cerca de los restos de embarcaciones, que parecían por su forma mástiles de buques.

Estos restos flotaban a los 40 grados 56 minutos de latitud Norte y 68 grados 38 minutos de longitud Oeste.

Esperanzas.

PARIS. Un despacho de Nueva York dice que, según telegramas de Montreal (Canadá), allí se cree todavía que hayan podido salvarse otros naufragos del *Titanic*.

Se fundan para ello en que el vapor *Parisian*, cuyo punto de destino es el puerto de Filadelfia, ha variado de rumbo y se dirige a Halifax.

Créese que esto lo hace porque quiere desembarcar cuanto antes los naufragos que ha recogido.

En Alemania.

PARIS. Un despacho de Hamburgo dice que todas las Sociedades de Seguros Marítimos de Alemania sufrirá también las consecuencias de la catástrofe del *Titanic*.

La causa es que habían efectuado numerosas operaciones de contraseguro.

En la Bolsa de Seguros de Hamburgo se calcula que dichas Compañías tendrán que pagar 1.500.000 marcos.

ROMEO.

Otros informes

La llegada del «Carpathian».—El telegrafista del «Titanic».

PARIS. Dice *Le Matin* en una edición especial que cuando llegó el *Carpathian* al lugar del hundimiento del *Titanic* encontró allí una escuadrilla de barcos de salvamento que luchaban con grandes apuros contra los remolinos del agua. Los salvados tiritaban de frío.

Se cree que pereció el capitán del buque naufragado, Mr. Smith.

Resulta de los sucesivos radiogramas expedidos por el *Titanic* relatando las distintas fases de la catástrofe, que el telegrafista conservó hasta el fin la mayor calma y serenidad.

Las últimas señales radiográficas estaban fechadas a las doce y veintisiete de la noche.

Pasajeros españoles, muertos.

LONDRES. Entre los pasajeros que han perecido a consecuencia del naufragio del *Titanic* figuran los siguientes españoles.

De primera: D. Ramón Artabagaterieta, D. H. S. Julián y D. Víctor Peñasco y Sendra.

De segunda: D. José Brito, D. Florentino, D. Emilio y doña Asunción Durán y D. Julián Padrós.

Dos de los salvados.

LONDRES. Entre los salvados del naufragio del *Titanic* figuran sir Duff Gordon y su esposa.

Más noticias del pasaje.

PARIS. Dice *Le Temps* que entre los pasajeros del *Titanic* que han logrado salvarse figuran madame de Rothschild y Mr. Thayer, presidente de la Pennsylvania Railroad (ferrocarriles de Pensylvania).

Añade que ha sido encontrado el cadáver del coronel Astor, cuya esposa también figura entre los salvados.

Cuanto al publicista inglés Mr. Stead y al comandante Butt, ayudante de campo del Presidente de la República de los Estados Unidos, nada se sabe de ellos.

Mr. Alfred Vanderbilt, de quien se creía que se hallaba a bordo del *Titanic*, ha telegrafiado a su madre diciendo que no llegó a embarcarse, y que sigue, sin novedad, en Inglaterra.

Dificultades para el salvamento.

LONDRES. Se dice que al hundirse el *Titanic* formáronse tales remolinos en el agua que fueron arrastrados por ellos y se hundieron algunos botes de salvamento, en los que había muchos pasajeros del malogrado transatlántico.

Las estaciones radiotelegráficas.—Las exploraciones del «Carpathian».

LONDRES. Durante toda la noche, en todas las estaciones radiotelegráficas han permanecido los oficiales en espera de noticias del *Titanic*.

El primer buque que salió en auxilio del transatlántico naufragado no llegó al lugar del siniestro hasta cuatro horas después de ocurrir éste, encontrando tan sólo en el sitio del hundimiento restos, de grandes dimensiones, de buque, que flotaban, juguete de las olas, y algunos botes y canoas, a cuyo bordo se hallaban pasajeros del desaparecido barco, los cuales fueron recogidos, en camino, por el *Carpathian*.

Los últimos datos.

LONDRES. De las listas facilitadas hasta ahora referente a los supervivientes del *Titanic* resulta que han sido salvados 208 pasajeros de primera, la mayoría de ellos mujeres y niños; 55 de segunda, todos niños y mujeres, y 412 de tercera, ó sea un total de 675 personas.

También se han salvado 193 individuos de la dotación.

La última esperanza perdida.

SAN JUAN DE TERRANOVA. Se ha perdido toda esperanza de encontrar vivos otros naufragos del *Titanic* que los que se han refugiado a bordo del *Carpathian*.

Los vapores que prestaban auxilio han abandonado el lugar de la catástrofe.

Esto hace suponer que su presencia ya no es necesaria, por no haber vidas que salvar.

Esta noticia ha causado terrible desolación.

El «*Carpathian*», navega lentamente.

NEUE YORK. Se ha recibido un radiograma del capitán Roscon, que manda el *Carpathian*, diciendo que éste se dirige a Nueva York, llevando a 800 supervivientes del *Titanic*.

Avanza el buque con gran lentitud, a causa de hallarse erizado el mar de bloques de hielo, que hacen tan peligrosa como difícil la navegación.

Si no hay contratiempo llegará el jueves.

NEUE YORK. El *Carpathian*, que lleva a bordo 868 supervivientes del *Titanic*, llegará a este puerto el jueves próximo, por la tarde.

El *Parisian* y el *Virginian* no han podido recoger a ningún naufragado del *Titanic*; prosiguen su ruta.

Esperanzas supremas.

PARIS. Hay noticias de que el *Californian* permanece en el lugar de la catástrofe, realizando trabajos, en busca de las víctimas.

Se cree, ó más bien se abraja la esperanza de que el *Virginian* quizás haya podido salvar a algunos, si bien resulta poco arraigada tal creencia ó esperanza, pues a debitarlas contribuye en mucho el silencio que a ese respecto ha guardado hasta ahora dicho buque.

Asquith habla del siniestro con dolor.

LONDRES. Al abrirse la sesión de la Cámara de los Comunes, el Sr. Asquith, presa de honda emoción, da cuenta del naufragio del *Titanic*, y declara no tener palabras para expresarse, porque el estupor y el dolor le acongojan.

Pronuncia, sin embargo, algunas palabras, poniendo de manifiesto su admiración por los pasajeros y tripulantes que se sacrificaron para salvar a los más débiles. (Aplausos unánimes acogieron las palabras del Presidente del Consejo.)

El transatlántico «Titanic»

El *Titanic*, como su gemelo el *Olympic*, se construyó en los astilleros de la Casa «*Harrlan and Wolf*», de Belfast (Irlanda), a la que la «*Oceanic Steam Navigation Company*» ha encargado siempre la construcción de sus buques.

Era un barco hermoso, de unas 45.000 toneladas, provisto de máquinas recíprocas y turbinas de baja presión, combinación que garantizaba una gran economía en el combustible.

El *Titanic* no fué construído, como se ha supuesto, para batir el *record* de la velocidad, sino para resolver con su buque gemelo el *Olympic* el problema de cruzar el Atlántico cómodamente—lujosamente si se quiere—, con la garantía de llegar a su punto de destino con toda puntualidad. Por eso, aunque dotado de potentes máquinas, no le daban una marcha superior a 21 millas.

Es difícil formar idea de las dimensiones de este coloso, perdido durante su primer viaje, pero los que presenciaron la botadura del acorazado *España* podrán hacer un cálculo al saber que el *Titanic* es de un tonelaje tres veces mayor que el barco de guerra español

y que su eslora era mayor que la altura de la torre Eiffel.

El *Titanic* podía alojar, cómodamente, unos 3.000 viajeros, entre los de primera y tercera. La especialidad del buque era la disposición de sus camarotes, verdaderas habitaciones completas y dispuestas de tal manera que una familia podía pasar toda la travesía en sus departamentos sin tener que mezclarse para nada con los demás viajeros. Para estos viajeros había también cubierta reservada, donde no podían penetrar los pasajeros que no iban «en suite».

Se nota que hay gran contradicción entre el número de víctimas, y eso se explica por el hecho de que ha habido nada menos que cuatro buques que se han ocupado en los trabajos de salvamento, es decir, el *Carpathia*, de la Compañía Cunard; el *Baltic* y *Olympic*, de la White Star Line y el *Virginian*, de la línea «Allans». Hasta que dichos buques lleguen a puerto, será imposible formarse idea del número de víctimas. De notar, es, sin embargo, que todos los despachos dicen que se han salvado las mujeres y niños, lo cual prueba que ha habido orden en el salvamento de los pasajeros y que no ha existido el desorden que produce el pánico. Hasta se podría asegurar que han ocurrido actos de admirable disciplina y de abnegación.

Las pérdidas materiales ocasionadas por el naufragio del *Titanic* son enormes. Teniendo presente que el barco llevaba piedras preciosas, barras de plata e importantes cantidades de dinero, y considerando la posición privilegiada de la mayoría de los pasajeros de primera, que viajaban por el gusto de hacer la travesía en un barco que cruzaba el Atlántico por primera vez, no es aventurado suponer que las pérdidas materiales no bajarán de cien millones de francos, sin contar el valor de la carga.

Parte de este riesgo pesará sobre la Compañía armadora que, en vez de asegurar sus buques en las Compañías de Seguros, forma con las primas una especie de fondo de reserva.

El resto del riesgo caerá sobre «Lloyd's», esa Bolsa de Seguros marítimos, establecida en Londres, harto castigada ya con las recientes pérdidas del *Delhi* y *Oceana*, que los lectores de LA CORRESPONDENCIA recordarán, y que también llevaban grandes cantidades de dinero.

Harto sensible para la Compañía «White Star» es la suerte que ha correspondido a sus dos mayores buques, perseguidos los dos por la *jettatura*. Está en la memoria de todos el choque que ocurrió, no hace mucho, entre el *Olympic* (barco gemelo del *Titanic*) y el *Hawke*, frente a Cowes, en las costas de la isla de Wight.

Entonces el crucero abrió en la popa del *Olympic* un boquete de unos diez u ocho metros de largo; pero que, a pesar de su magnitud, no alteró grandemente la estabilidad del transatlántico, debido a su gran porte. Ese hecho también prueba que el choque que ha sufrido el *Titanic* contra el hielo ha debido ser terrible, y que el barco habrá sido materialmente destruido.

Otra vez se ha registrado un nuevo servicio de la telegrafía sin hilos, sin cuya ayuda eficaz el desastre hubiera revestido mayores proporciones todavía de las que, desgraciadamente, alcanza, a juzgar por las últimas informaciones de la catástrofe.

HUGO SHERIDAN.

Otros detalles.

El transatlántico *Titanic* se construyó, como decíamos, en los astilleros de Harland Wolff, de Belfast, y fue lanzado al agua en junio de 1911.

- Desplaza 45.000 toneladas de arqueo. Es gemelo del *Olympic*.
- Sus características son:
 - Desplazamiento, 66.000 toneladas.
 - Eslora, en metros, 269.
 - Manga, 28,65.
 - Puntal desde la quilla al spardec, 30,70.
 - Altura de las chimeneas, 24,85.
 - Número de pisos de acero, 11.
 - Ídem de compartimientos estancos, 15.
 - Camarotes para viajeros, 2.500.
 - Personal de servicio, 860.

A la memoria de Luque y Maraver

Velada necrológica.

A las diez de la noche se celebró ayer en el Centro Militar la solemne velada necrológica a la memoria del malogrado y bizarro teniente coronel de Invalidos D. Agustín Luque y Maraver.

El salón estaba severamente adornado con colgaduras y crespones, destacándose a la izquierda, sobre un trípode, un magnífico retrato del difunto y heroico jefe, obra artística y verdaderamente notable del capitán de la Guardia Civil Sr. Morelli.

En la presidencia se sentaron los generales Concas, Martín Arrué y Primo de Rivera (D. M.), y en el estrado, la Junta directiva del Centro Militar y los oradores poetas que tomaron parte en la velada.

Comenzó el fúnebre y solemne acto con la lectura de varios telegramas de adhesión, siguiendo con un precioso discurso del general Martín Arrué, en que recordó las hermosas condiciones y cualidades personales de Luque y Maraver, ensalzando sus méritos como militar y patriota y entonando un himno a la fe, que mereció calurosos aplausos de la distinguida y numerosa concurrencia.

Como compañero de promoción del finado, leyó después un sentido y brillante trabajo el capitán de Infantería D. Juan de Castro, trayendo a la memoria los tiempos en que el ilustre jefe cuya muerte hoy se llora reveló en el histórico Alcázar de Toledo sus entusiasmos militares, su vocación guerrera y su leal y admirable compañerismo.

En párrafos elocuentes, el Sr. Castro traza la figura de Luque y nos lo presenta en toda su grandeza, narrando la acción de guerra en que quedó inválido, cuando su juventud, su bazaría y su carácter hacían esperar un porvenir de bienandanzas y alegrías.

Termina el Sr. Castro ensalzando la figura

de Luque como modelo de militares y patriotas y como ejemplo de invalidez gloriosa, ya que hay algunos—dice—que por sus absurdas ideas ó por sus torpes egotismos resultan inválidos para la Patria y para la sociedad.

El Sr. Castro oyó nutrida y clamorosa ovación.

El general Carvajal, inteligente y distinguido director de la Escuela de Tiro, pronunció a continuación otro discurso notabilísimo, de forma galana, verdaderamente plétorico de elocuencia.

Hace un estudio acabado de la vida militar de Luque, alaba su prodigiosa actividad, que le lleva a satisfacer sus entusiasmos militares aun después de quedar inválido, ayudando con portentoso afán a su ilustre padre en la secretaría particular del ministerio, siendo un colaborador valioso, y cuidando siempre de rendir culto al patriotismo, a la justicia y al compañerismo.

El general Carvajal se extiende en consideraciones notables sobre el compañerismo y concluye entre salvas de aplausos dirigiendo un recuerdo de cariño al compañero ejemplar Luque y Maraver.

El ilustrado teniente coronel de Infantería D. Ricardo Donoso Cortés, lee un impecable romance, acogido con demostraciones de agrado por la concurrencia.

El romance terminaba así:

«Sí; fué traición esa muerte
que hoy aquí se rememora,
traición que en nuestras conciencias
deja entre fúnebres sombras
un vacío que anonada,
un dolor que no se agota,
un nombre que no se olvida,
un recuerdo que se llora.»

El general Primo de Rivera (D. M.), en un discurso sencillamente hermoso, presentó a Luque y Maraver como secretario particular.

Tiene párrafos de gracejo al pintar la figura en general, de un secretario particular, llamado en muchas ocasiones a escuchar pretensiones insólitas y hace patentes las excepcionales cualidades que adornaban al heroico jefe a cuya memoria se consagraba la velada.

Habla de la cuestión africana incidentalmente para recordar cuál era el pensamiento de Luque en el problema, pensamiento inspirado en el patriotismo más puro y al que rendía homenaje en su acción como secretario particular del ministro de la Guerra.

El general Primo de Rivera, que posee palabra fácil y ardiente entusiasmo, fué justamente aplaudido.

El capitán Matilla, escritor técnico de sobresaliente mérito, después de leer una adhesión de los músicos mayores, lee con cariño y entonación adecuada los siguientes versos de Jackson Veyán, que recibieron el honor de nutridos y calurosos aplausos.

La virtud acrisolada;
la amistad, siempre probada;
el alma, firme y entera.
¡El cariño en su bandera
y el corazón en su espada!

¡Todo bondad y alegría!
Tal fué el amigo leal,
¡inválido que valía
un tesoro en simpatía
y estimación general!

Volar no puede el cantor
a la velada en su honor,
y al telegrafo confío,
suscipiendo de dolor,
este pensamiento mío.

¡Qué dulce y consoladora
la velada bienhechora
que en su honor se ha organizado
para ese padre que llora
la muerte del hijo amado!

¡Permitidme en tal momento
que bendiga su memoria
y vuele mi pensamiento
hasta el rincón de la Gloria,
donde Agustín tomó asiento!

El capitán Matilla, que también es poeta inspirado, leyó por último las estrofas siguientes:

Era joven, muy joven, con derecho a la vida
que ofreció en los altares de la patria querida
respondiendo a las ansias de su frío valor.

Era joven, muy joven. Paria fué de la suerte
quien rindiendo temprano su tributo a la
muerte nos privó en su infortunio del amigo mejor.

Fué bizarro y por serlo dió su sangre en la
lucha;
fué estudioso y su ciencia fué profunda,
fué
mucha;

hizo siempre a su patria de sus dones tesoro
y hoy, apenas extinta de su vida la llama
ese nombre que honramos, lo recoge la fama
para darlo a los aires con su trompa de oro.»

El simpático capitán Matilla recibió una ovación al terminar.

Cerró la velada el capitán de Caballería Sr. Ruiz y Benítez de Lugo, pronunciando unas frases en nombre de la Comisión organizadora, frías sentidísimas y elocuentes, en las que palpaba el cariño que siempre profesó a Luque, y leyendo una carta del señor ministro de la Guerra que, por sus conceptos, causó honda impresión en el auditorio.

El Sr. Ruiz, que también recibió muchos aplausos, dió la noticia de que el escultor señor González Pola regala un busto de Luque y Maraver, y propuso que sea regalado a los desconsolados e ilustres padres del valiente e inolvidable teniente coronel.

El general Concas, en nombre del Centro del Ejército y de la Armada, «e unió al acto en pocas, pero sentidísimas palabras», dando fin la velada a las once y media de la noche.

Para concluir hemos de hacernos intérpretes del sentimiento general y reiterar a la atribulada y distinguida familia del ilustre muerto el testimonio de nuestro más sincero pésame.

ALSAGAK.

MARRUECOS

Desde Melilla

DE NUESTRO CORRESPONSAL

El temporal.

MELILLA. (Miércoles, mañana.) Ayer arreció el temporal de Levante, de tal modo, que todos los barcos que se encontraban en la rada, excepto el vapor correo, marcharon a refugiarse a Chafarinas.

El correo salió con rumbo a Málaga a la una de la tarde, en vez de hacerlo a las seis.

El vapor que debía traer la correspondencia no ha venido tampoco hoy.

El puerto continúa cerrado.

El general Carrasco.

El general Carrasco, destinado a la Península como jefe de Estado Mayor de la octava región, se ha despedido de la brigada que mandaba en tonos altamente cariñosos para los jefes, oficiales y tropas.

El general Rodríguez.

Ha llegado a esta plaza, procedente de la Península, el general D. Francisco Rodríguez, que viene con su ayudante.

El general Rodríguez ha sido destinado a

mandar la primera brigada de la quinta división en el Avanzamiento.

Un zoco.

El zoco Telatza, que se celebra en las inmediaciones de Yazanem, se vio muy concurrido.

En él se repartieron proclamas del capitán general, dirigidas a los moros.

En Alhucemas.

El nuevo comandante militar de Alhucemas comunica que todos los jefes, excepto tres, de la fracción de Axidir se le han presentado en la plaza solicitando verle.

En la casa del Gobierno hicieron protestas de adhesión a España, mostrando deseos de reanudar sus relaciones con los españoles.

Dos días después hicieron el mismo acto de sumisión los otros tres kaides, que eran los más hostiles a España.

Los de Axidir prometieron gestionar cerca de las fracciones del interior para que imitaran su conducta.

Otras noticias.

A Yazanem fué el regimiento del Serrallo con una batería.

A Ras Medua marchó el general Aizpuru con un batallón de África.

El general López Herrero, con el regimiento de Wad Ras y una batería de montaña, salió para Nador.

LACALLE.

Informaciones del extranjero

CRIMEN MISTERIOSO

Atan el cadáver a la cola de un caballo ¿Han sido los Tziganos?

VIENA. Telegramas de Budapest dicen que los habitas tes de Miskolez se encuentran aterrados, por haber sido cometido, en las inmediaciones de dicha localidad, un crimen verdaderamente salvaje.

Hace algunos días, una banda de tziganos vagabundos pasó por Miskolez.

En la plaza más grande instalaron, durante unas horas, su campamento.

Todo el pueblo acudió a verles.

El hijo de un granjero, llamado Antonio Molmir, habló con varios de los tziganos.

Estos le propusieron que se fuese con ellos y le pintaron con los más alegres colores la vida vagabunda que hacían.

El se negó y regresó a la granja de su padre.

Al día siguiente, por la mañana, éste le mandó al campo.

El muchacho no volvió, y todos en el pueblo creyeron que se había ido con los tziganos.

Desesperado el granjero, denunció el hecho a las autoridades.

Varios policías salieron en persecución de la banda, la alcanzaron y registraron todas sus carretas.

Tuvieron que convencerse de que el muchacho desaparecido no iba con los tziganos. Las cosas quedaron así.

Pero ayer, a media tarde, ocurrió un suceso espantosamente trágico. Un aldeano trabajaba en un campo de su propiedad, en las afueras de Miskolez.

De pronto oyó el gongol de un caballo.

Alzó los ojos y vió que un caballo corría desenfadadamente por el camino.

No lo montaba nadie y no tenía riendas ni silla.

Con mil trabajos logró detenerle y le ató a un árbol.

Y entonces advirtió que había sido atado a la cola del caballo un cuerpo humano.

Este estaba medio desmenuzoso.

El aldeano, que se apellida Nagy, corrió al pueblo y contó lo que le había ocurrido.

Las autoridades fueron a su campo y procedieron al reconocimiento del cadáver.

Cuando lo estaban practicando, oyeron un grito desgarrador.

Lo había lanzado el granjero Antonio Molmir, que había acudido allí y reconocido en aquellos sangrientos restos el cadáver de su hijo.

El suceso se presenta rodeado de misterio. Todos sospechan de los tziganos, pero no hay pruebas demostrativas de su culpabilidad.

PARLAMENTOS Y POLÍTICA

Complot descubierto.

MEJICO. Confírmase que el Gobierno ha descubierto un complot tramado contra la vida del Presidente Madero.

Los conjurados se proponían, después de asesinar al Presidente de la República, volar con dinamita los edificios públicos.

Numerosos comprometidos, enterados de que el complot había sido descubierto, se han sustraído, por la fuga, a las persecuciones policíacas.

En varias localidades de provincias han sido presas muchas personas, y entre ellas algunos amigos del derrocado D. Porfirio Díaz.

Entre los detenidos figuran los diputados Parra y González Oteira.

Elecciones en Serbia.

BELGRADO. He aquí el resultado de las elecciones legislativas:

Partido de los antiguos radicales, 80 actas. Partido de los antiguos radicales disidentes, 7.

Partido radical independiente, 36. Partido radical independiente disidente, 1.

Liberales, 21. Socialistas, 2.

Habrà que repetir la votación en 10 circunscripciones.

Han sido elegidos Pachitch y Milovanovitch.

Elecciones en Turquía.

CONSTANTINOPLA. Continúan las elecciones legislativas.

Hasta ahora resultan triunfantes 110 miembros del partido de Unión y Progreso (Jóvenes Turcos) y 4 oposicionistas.

Entre aquellos figuran 7 árabes, 2 armenios, 1 búlgaro, 4 griegos y 1 judío.

El incidente de ayer en la Cámara.

El vicepresidente de la Cámara de los Comunes que presidió hoy la sesión dió cuenta de haber pedido al ministro de Justicia una aclaración desde el punto de vista parlamentario, al incidente surgido en la sesión de ayer, con motivo de las palabras que pronunció contestando al Sr. Santos Moita.

El vicepresidente declaró terminado el incidente parlamentariamente.

La cuestión personal.

El asunto que dió lugar al incidente en la Cámara se ventilará particularmente en el terreno.

Los testigos del ministro de Justicia reclaman para éste la calidad de primer ofendido.

ITALIA Y TURQUIA

Detalles de las últimas operaciones

ROMA. Una nota oficial del ministro de la Guerra de Turquía declaraba que los italianos habían intentado en vano desembarcar en Zuara y que habían sido rechazados por los turcoárabes.

Según esa misma nota oficial, los turcoárabes habían impedido la continuación del desembarco de los italianos en Groya, cortando la comunicación con la escuadra, mientras que grandes refuerzos de turcoárabes se habían enviado para impedir la realización del plan italiano contra Sidi-Said y aniquilar un destacamento italiano desembarcado en Groya.

Pues bien, en nota oficial que publican los periódicos de Roma, se declara que esas informaciones turcas son falsas, que el plan italiano es desde hace tiempo conocido, y que los turcos saben muy bien que delante de Zuara sólo se simuló un desembarco, que era nada más que un engaño para las fuerzas enemigas.

Durante ese tiempo, los italianos desembarcaban realmente en la península de Machabez, no un sencillo destacamento, sino un Cuerpo de ejército con mucha artillería.

El general Garioni ha telegrafado, desde la península de Machabez, detalles de la acción ofensiva realizada por los askaris y otros destacamentos para rechazar a los turcoárabes, que intentaban impedir el desembarco de material y la organización de la base de ocupación.

A consecuencia de la ocupación por sorpresa del fuerte de Bu-Kermeck, ocupación de la que se encargó una sola compañía de askaris, a causa de las graves dificultades de aprovisionamiento, el enemigo se había concentrado en torno a un pequeño fuerte para impedir el aprovisionamiento por la playa.

El general Garioni se aprovechó entonces de la oscuridad producida, y lanzó un batallón de askaris más allá de la playa, y éste atacó por la espalda, y por sorpresa, a los grupos enemigos, que se componían de un millar de hombres, entre ellos muchos soldados regulares turcos.

Dicha operación se realizó con éxito. El enemigo, atacado vigorosamente, tuvo que huir, perseguido a través de las trincheras que había preparado y las dunas próximas. Dejó sobre el campo muchos muertos y heridos.

En esta brillante operación han tomado parte, haciendo una valiente salida del fortín, una compañía de askaris, que lo ocupaba, y tropas de Ingenieros, marineros y Carabineros.

Los italianos han tenido nueve heridos, de los cuales siete son askaris, un marinero y un carabiniero. Uno de los askaris heridos ha muerto.

El desembarco de material y de las municiones de guerra y boca continúa a pesar del mal estado del mar y las graves dificultades hidrográficas con que se tropieza, tanto en la playa abierta como en la bahía.

Los fuerzas italianas están completando la ocupación de Bu-Kermeck.

Los sensistas se retirán.

ROMA. Dicen de Bengasi que informados res procedentes del campo turco aseguran que un mensajero de Sidi-Ahmed, chef de los sensistas, ha llegado, trayendo doce cartas dirigidas a los jefes de las tribus que se encuentran con los turcos.

En esas cartas se les ordena que se retiren a sus territorios propios, manteniéndose extraños a la guerra.

Quinientos muertos.

DERNA. En un reciente combate han sido rechazados los turcoárabes, teniendo más de quinientos muertos.

LAS AVENTURAS DE JENNY

Se acordará toda la vida de su primera ascensión ¿Y los otros?

PARIS. Despachos de Ancey dan cuenta de haber sido recogido en la aldea de Margny, comuna de Poisy, un globo tripulado por el ingeniero suizo M. Daniel Jenny.

Este se encuentra herido y le cuida el doctor Wawey.

Anteanoche, a las nueve, Jenny, que hacfa su primera ascensión aerostática, y otros tres ciudadanos suizos, elevaron en Zurich en el globo «San Gothardo», perteneciente al Aero Club de dicha capital helvética.

En Duillens, cerca de Morge (Suiza), el globo descendió hasta el nivel del suelo.

Entonces los aeronautas arrojaron rápidamente doce sacos de lastre.

El «San Gothardo» elevóse dando un verdadero salto.

Osciló bruscamente la barquilla, y los tres compañeros de Jenny cayeron a tierra desde una altura relativamente considerable.

Ignórase qué ha sido de ellos. Como el globo había perdido un peso de más de trescientos kilos, subió velozmente a 5.000 metros de altura.

Jenny se quedó solo en la barquilla.

No sabía una palabra de aeronáutica, ignoraba qué debía hacer, y su zozobra y su espanto fueron terribles.

Se encontraba a una altura enorme, rodeado de nubes, en una oscuridad casi absoluta. Respiraba difícilmente y sentía un frío mortal.

Por último, desvaneciése y cayó de lado sobre el suelo de la barquilla.

El globo descendió luego bastante y cruzó el lago de Ginebra.

Más tarde fué apercebido por tripulantes de una barca que navegaba por el lago de Bourget.

Por último, ya de día, penetró en territorio francés.

Y, farto de flúido, fué deshinchándose y cayó pesadamente sobre un bosquecillo de árboles frutales, en la aldea de Margny.

Tronchó tres de dichos árboles, y, por último, la barquilla quedó enganchada de las ramas de un nogal.

El ingeniero seguí desmayado, y sólo volvió a la vida merced a los cuidados del doctor Wawey.

Dice que no se acuerda de nada. Ha jurado no volver a subir en globo, y afirma que recordará toda su vida su primera y última ascensión aerostática.

IMITANDO LO MALO

Strazze se arrepiente y todos van a la cárcel

Indignación.

BUDAPEST. Los periódicos húngaros vienen dedicando gran espacio en sus columnas al relato de las tristes hazañas de los bandidos automovilistas de Paris.

Varios jóvenes, de diez y seis y veinte años, que se reunían en un café todas las tardes, decidieron imitar a éstos y organizar una banda.

Uno de dichos jóvenes es «chauffeur». —¡Te le dijeron los otros—te encargaras de guiar el auto.

—Pero—dijo el «chauffeur»,—¿dónde está el auto?

—Lo robaremos en un garage.

—¡Ah! ¡Muy bien!

Y convinieron lo siguiente:

El «chauffeur» robaría un auto de 45 HP, en una gran fábrica, y de este modo la banda dispondría de un vehículo completamente nuevo.

Otro aficionado, un tal Eberling, estudiante de Farmacia, se pondría al frente de tres compañeros, y entre los cuatro robarían, en una farmacia de Buda, cloroformo y venenos.

Después, todos montarían en el auto, ir