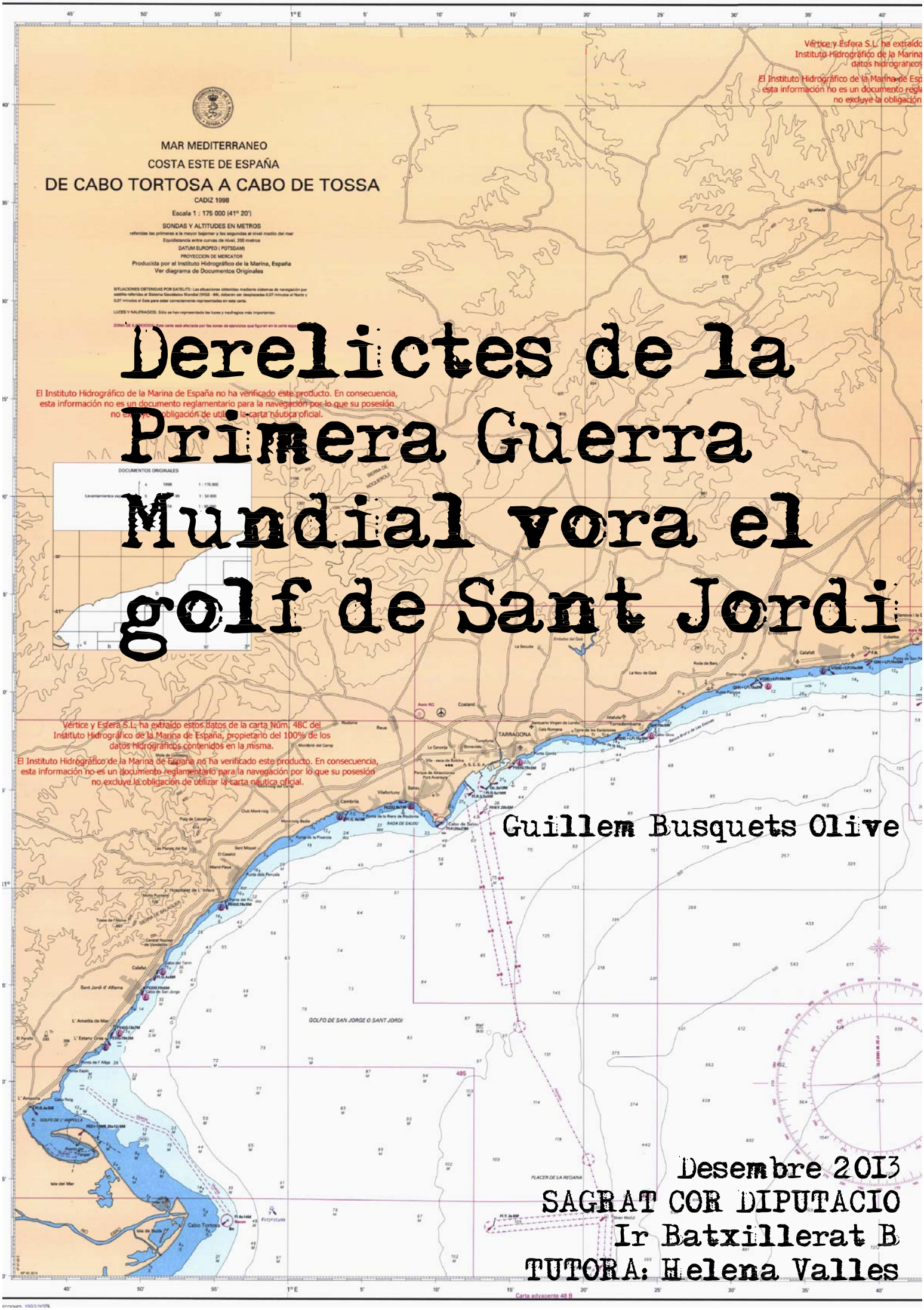


Derelictes de la Primera Guerra Mundial vora el golf de Sant Jordi

Guillem Busquets Olive

Desembre 2013

SAGRAT COR DIPUTACIO

Ir Batxillerat B

TUTORA: Helena Valles

Derelictes de la Primera Guerra Mundial vora el golf de Sant Jordi

Guillem Busquets Olive

Desembre 2013
SAGRAT COR DIPUTACIO
Ir Batxillerat B
TUTORA: Helena Valles

ÍNDEX

AGRAÏMENTS 5
INTRODUCCIÓ 6
LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL 8
Introducció 8
Causes, orígens o declaracions de guerra 8
Les causes del conflicte 8
Les declaracions de guerra 8
Desenvolupament militar de la guerra 9
La guerra ràpida, 1914. 9
La guerra de posicions, 1915. 10
La guerra de desgast, 1916. 11
L'any decisiu, 1917 11
La fi del conflicte, 1918. 12
Conseqüències 12
Pèrdues humanes i materials 13
Pèrdua de prestigi dels europeus en les colònies del món 13
Transformació social 13
L'aparent victòria democràtica 13
LA POSICIÓ ESPANYOLA DURANT LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL 15
La posició oficial 15
El posicionament dels poders polítics i fàctics 17
La Família Reial 17
Els Partits Polítics i les Organitzacions Obreres 18
L'Exèrcit 20
L'Església 21
Guerra d'opinions 23
La Premsa 23
La Població 23
Els Intel·lectuals 24
L'impacte econòmic 25
LES PARTICULARITATS A CATALUNYA 28

Gran Guerra i catalanisme 28
Els Voluntaris Catalans 30
Nombre 31
Significació política dels Voluntaris Catalans 31
El Comitè de Germanor amb els Voluntaris Catalans 32
La Legió Estrangera de França 32
El mite dels 10.000 voluntaris catalans 32
Canvis polítics a Catalunya 33
LA GUERRA SUBMARINA 35
La guerra que no va ser 35
La nova arma: el submarí 37
La guerra conta el comerç: els bloquejos 39
El bloqueig de la Triple Entesa 39
Les campanyes de Guerra Submarina Sense Restriccions de La Triple Aliança 40
Cronologia de la guerra submarina 44
1914 44
1915 46
1916 48
1917 50
1918 51
Mecanismes d'atac i defensa en la guerra submarina 52
Els recursos dels submarins alemanys 52
Les contramesures aliades 54
Conclusió 58
ELS PROTAGONISTES 60
Els causants dels enfonsaments 60
U-34 61
U-35 64
U-64 67
SS WILSTON 70
SS CAPRERA 72
Els vaixells enfonsats 74
SS SKOGLAND 75
SS GIUSEPPE 78

GUIDO T 81
SS LEFKOSIA 84
SS MEDJERDA 87
SS GRATANGEN 90
SS FERT 93
SS CHULMLEIGH 96
AUSONIA 99
SS AMIRAL DE KERSAINT 102
HMS PERIM 105
SS CAVOUR 108
HUMBERTO 111
ELS FETS 114
Motius de l'alta concentració d'atacs al Golf de Sant Jordi 114
L'Skogland 115
El Giuseppe 116
El Guido T 119
El Lefkosia 120
El Medjerda 120
El Gratangen 125
El Fert 126
El Chulmleigh 128
L'Ausonia 129
L'Amiral de Kersaint 130
El Perim 132
El Cavour 133
L'Humberto 135
ENTREVISTA REALITZADA A JOSEP MARIA CASTELLVI 136
Breu presentació del personatge 136
Transcripció de l'entrevista 136
ENTREVISTA REALITZADA A JESÚS MARTÍNEZ CURTO 152
Breu presentació del personatge 152
Transcripció de l'entrevista 152
REFERÈNCIES 160
Bibliografia 160

Pàgines web 160
Arxius audiovisuals 161
Hemeroteques consultades 161
HEMEROTECA 162
Iberia 163
La Publicidad 164
La Vanguardia 165
Marinada 168
Revue Catalane 169
Diario de Tarragona 170
ABC 171
Tarragona Federal 172
Le Matin (Paris. 1884) 173
ÍNDEX D'IL·LUSTRACIONS 175

AGRAÏMENTS

Al llarg de la recerca, m'han assaltat gran quantitat de problemes, però gracies a l'ajuda i recolzament d'algunes persones, els he pogut solucionar i tirar endavant aquest treball.

Cal fer especial menció de *Josep Maria Castellví* i *Jesús Martínez Curto*, en primer lloc pels seus llibres relacionats amb el tema, després per donar-me la oportunitat de conversar amb ells i de respondre als qüestionaris que conformen l'apartat pràctic, i per últim pels seus consells, xuletes i xivatades per a dirigir la recerca a bon port.

Tal com van explicar-me, el món de l'arqueologia documental pot absorbir-te i fer-te perdre, ja que és un àmbit molt interessant i a la mateixa vegada gratificant. El fet d'anar estirant d'un fil i veure que el que trobes et respon les preguntes formulades en un principi t'omple de satisfacció personal.

Cal esmentar també, i agrair-los la seva ajuda, al meu pare, per la traducció de texts del francès i el constant suport encara que "*un enginyer mana molt i treballa poc*"; al meu germà Eduard, pels consells, per l'experiència en el treball de recerca i per les traduccions de l'anglès; al meu cosí Josep per la traducció de textos en alemany, i per últim a la mare per la frase més repetida durant aquest darrer any "*Guillem, i el treball de recerca...?*" que tant m'ha ajudat a tirar en els moments de baixa moral.

Sense el seu recolzament m'hagués estat molt difícil desenvolupar cada un dels apartats treballats durant el projecte.

INTRODUCCIÓ

Aquest treball, que té com a títol *Derelictes de la Primera Guerra Mundial vora el Golf de Sant Jordi*, és fruit d'una decisió que vaig prendre després de llegir un article publicat a *La Vanguardia* el novembre de 2012. En ella es feia referència al treball d'investigació que s'havia dut a terme en aigües tarragonines per tal de desvetllar el misteri creat a partir d'especulacions i cantarelles sobre la presencia de submarins alemanys en aigües catalanes. Segons la gent dels pobles de la zona, un suposat submarí havia enfonsat diferents vaixells mercants durant la *Primera Guerra Mundial*, fins que ell mateix va estar enfonsat.

La publicació explicava que una parella de submarinistes-historiadors, *Josep Maria Castellví* i *Josep Guarro*, havien emprès un particular projecte amb el qual volien confirmar i verificar tot allò que la gent havia anat explicant i relatant al llarg dels anys sobre aquest fets tant intrigants.

Al llegir la noticia, no li vaig donar massa importància, però al pensar una mica en els fets i relacionar-los amb els meus coneixements bàsics sobre allò succeït durant la *Gran Guerra*, em van saltar al cap un cúmul de preguntes: com podia no haver sentit a parlar mai d'un fet tant intens i tant proper? Quina relació podia tenir la costa mediterrània amb la guerra si Espanya era un país neutral?

Hagués pogut omplir un full amb qüestions com aquestes, sense resposta per mi en aquell moment. Va estar per això que vaig encarar aquest treball com una recerca d'informació i anàlisis sobre un tema desconegut per a molta gent.

Al estar fortament relacionat amb el mar i amb allò que l'envolta i el fet de practicar jo el submarinisme, és fàcil d'entendre que aquest és un projecte que m'he agafat amb totes les ganes del món i amb el que he pogut gaudir molt.

Al llarg de la recerca d'informació i la redacció d'aquest document, el treball ha anat evolucionat estructuralment respecte a la primera maqueta. Una vegada vaig disposar de tota la informació agrupada i verificada, vaig decidir donar-li un format particular, que molt possiblement és podria assimilar amb el d'una novel·la, ja que el treball està estructurat en tres parts similars a les d'elles.

La primera vindria a ser la introducció. En faig un zoom en la història, analitzant en primer lloc la *Primera Guerra Mundial* com esdeveniment bèl·lic i polític d'abast universal, per continuar amb la referència a la posició d'Espanya davant el conflicte i, per últim als fets concrets a Catalunya.

En la segona, passem a presentar els protagonistes, mitjançant un seguit de fixes en las que es recullen totes les dades tècniques i històriques, tant las dels submarins com les dels vaixells enfonsats. Tot això després d'una descripció de la guerra submarina i les seves tàctiques que ajudarà a comprendre el bloc següent.

A la tercera part, s'inclou el relat dels fets passats durant les darreres hores abans dels atacs i les primeres després dels enfonsaments de cada un dels vaixells, amb anotacions i comentaris que varen deixar els propis capitans.

La part pràctica la conformen les transcripcions de les converses amb *Josep Maria Castellví*, autor del llibre *LA GUERRA SECRETA DEL MEDITERRANI*, i amb *Jesús Martínez Curto*, autor del llibre *DARRERE EL MEDJERDA*. Per una millor comprensió s'han inclòs alguns comentaris i dades sobre allò del que es

parlava, ja que durant les entrevistes van sortir temes que eren coneguts pels interlocutors però no per qui llegeixi el document.

Per concloure el treball, s'inclou un recull d'articles publicats a diferents diaris i revistes de l'època. Aquesta documentació s'ha ordenat per capçaleres de diari i data. En alguns casos les notícies que s'inclouen s'han emprat en la redacció d'aquest treball, però en altres casos només s'inclouen com a curiositat i per documentar la gran manipulació informativa que va tenir lloc durant els anys de la Gran Guerra.

LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Introducció

Desencadenada per una espècie de mecanisme davant del que els estadistes es van veure impotents, la Primera Guerra Mundial era una capbussada en el desconegut. Es creia que anava a ser curta i va durar més de quatre anys. Se sabia que anava a ser sagnant, però ningú havia previst l'espantosa hecatombe que va costar la vida a nou milions de combatents.

Quan es va desencadenar, els Estats no tenien, en general, objectius de guerra precisos. Van intentar formular-los, però s'adonaven que tot depenia de la sort dels seus exèrcits. L'Entesa es va dividir en el mateix moment en què va quedar vencedora i només va aconseguir una pau de compromís. Per finalitzar, ningú podia preveure en 1914 que Rússia, considerada com una potència de primera magnitud, sofriria una revolució d'una importància llavors imprevisible per al futur, però que com a combatent s'enfonsaria de seguida, mentre que una potència no europea, com els Estats Units, jugaria un paper decisiu.

Causes, orígens o declaracions de guerra

Les causes del conflicte

Les causes del conflicte venien des de temps enrere, des del segle XIX, i eren bàsicament de tres ordres:

- diplomàtiques, per la creixent tensió i rivalitat colonial (crisis marroquines) i pels problemes creixents dels nacionalismes balcànics (crisis balcàniques)
- econòmiques, per la creixent industrialització d'Alemanya, Estats Units i Japó, que irritava cada vegada més a Londres i París, ja que suposava per a França i Regne Unit pèrdua de mercats
- psicològiques, doncs existiria una gran psicosi col·lectiva per una guerra a Europa, encoratjada pel creixent nacionalisme i militarisme regnants en el continent.



Il·lustració 1: Reproducció de la il·lustració de l'assassinat de l'Arxiduc i la seva esposa. Autor:'Achill e Beltrame per la revista "La Domenica del Corriere" publicat el 10 de juliol de 1914.Trobada al web http://storiadigitale.zanichellipro.it/

Les declaracions de guerra

Els països meridionals de l'Imperi Austro-Hongarès sofrien una onada de terrorisme promogut pels nacionalistes eslaus partidaris de formar la Gran Sèrbia.

L'atemptat de Sarajevo (assassinat de l'hereu imperial, l'*arxiduc Francisco Fernando* i la seva esposa, el 28 de juny de 1914) va aixecar una reacció de protestes a Àustria, exigint responsabilitats a Sèrbia. El govern austríac pensava que una guerra contra Sèrbia seria curta i no implicaria una generalització del conflicte a Europa. A més, comptava amb el recolzament popular en totes les regions de l'Imperi menys a Hongria. Els hongaresos pensaven que una futura annexió de Sèrbia inclinaria la balança de l'Imperi per a la majoria eslava,

enfront de la majoria magiar del moment, que *comptava amb privilegis constitucionals iguals als dels països* alemanys.

A Berlín s'evitava des de feia anys una guerra entre Austria-Hongria i Sèrbia, encara que en 1914 *Guillermo II* va canviar d'opinió, doncs Alemanya veia créixer amb recel la cohesió i el poder de l'*Entesa* enfront de la *Triple Aliança*. Especialment preocupant era el creixent poder industrial de Rússia, de manera que considerava vital mantenir l'aliança amb Austria-Hongria. A més, a Berlín li interessava que, de produir-se, la guerra austro-sèrbia fos al més aviat possible, amb la finalitat d'aprofitar la conjuntura favorable per la magnitud de l'atemptat.

Sant Petersburg va ordenar a *Belgrad* que no donés motius a Viena. No obstant això, el *Tsar* no toleraria de cap manera una guerra austro-sèrbia localitzada. Estava disposat a la guerra generalitzada i confiava en el seu exèrcit per defensar-se d'Alemanya.

A França, *Poincaré* recolzava plenament a Rússia per demostrar la seva fidelitat als compromisos contrets per evitar que una nova negativa a prestar-li ajuda afeblís l'aliança. França no desitjava la guerra, però no estava disposada a abandonar a Rússia.

Regne Unit va intentar frenar la guerra, oferint-se com a mediadora però, igual que França, estava disposada a declarar la guerra a Alemanya si aquesta entrava en conflicte en suport d'Austria-Hongria. La invasió de Bèlgica va dissipar els dubtes.

El mes de juliol va ser d'intensa activitat diplomàtica. El 23, Viena llança un ultimàtum a Sèrbia perquè exigia mà dura contra els terroristes i participació policial austríaca en territori serbi. Sèrbia no podia acceptar l'últim punt. El 28 d'aquest mes Àustria declara la guerra a Sèrbia. Rússia mobilitza tropes. El canceller alemany, *Benthmann Hollweg*, obligat pels militars, amenaça a França i a Rússia per la seva mobilització contra Àustria. Al no desistir Rússia de la mobilització general, l'1 d'agost Alemanya li declara la guerra, al mateix temps que envia un ultimàtum a Bèlgica, sol·licitant pas franc per al seu exèrcit, clau del *Pla Schlieffen*. El dia 3 d'agost, declara la guerra a França i envaeix Bèlgica per evitar la *Línia Maginot*. Anglaterra declara la guerra a Alemanya el 4 d'agost. El dia 6, Sèrbia declara la guerra a Alemanya i Austria-Hongria a Rússia. També el mateix dia França i Anglaterra declaren la guerra a Àustria.

Desenvolupament militar de la guerra

La guerra ràpida, 1914.

Alemanya pren la iniciativa (*Pla Schlieffen*) envaint França a través de Bèlgica. Es tracta d'actuar ràpidament intentant no donar temps als francesos per reaccionar i al mateix temps utilitzar l'avantatge de la previsible lenta mobilització russa. Una vegada derrotada França podrien concentrar-se a derrotar als russos. En qualsevol cas Alemanya pretén evitar costi el que costi la realitat de dos simultanis fronts de guerra: un amb França i un altre amb Rússia.

Les operacions contra França dirigides per *Moltke* no van aconseguir ser decisives i francesos i anglesos van poder replegar-se amb cert ordre. La resposta aliada va estar coordinada per *Joffre* i es va concretar en la *batalla del Marne*: els alemanys es van veure obligats a retirar-se del territori francès que havien conquistat. Al mateix temps els russos van aconseguir reaccionar en el front oriental i, encara que van acabar per ser derrotats en la *batalla de Tannenberg*, van obligar als

alemanys a enviar allí part de les forces que haguessin pogut emprar contra els francesos. La realitat dels dos fronts oberts per a Alemanya es va fer palès.

A partir d'aquest moment la guerra queda fixada en un mapa fix de trinxeres i convertida irremeiablement en una guerra llarga que guanyaria qui tingués més capacitat de resistència.

La guerra de posicions, 1915.

Els fronts es van mantenir estables, especialment en el cas de l'occidental, gairebé fins al final. La guerra de trinxeres o de posicions té un altíssim cost de vides humanes acrescut per les noves armes emprades: gasos asfixiants, llançaflames, granades de mà, aviació amb finalitats armamentístiques i militars i l'ús de tancs.

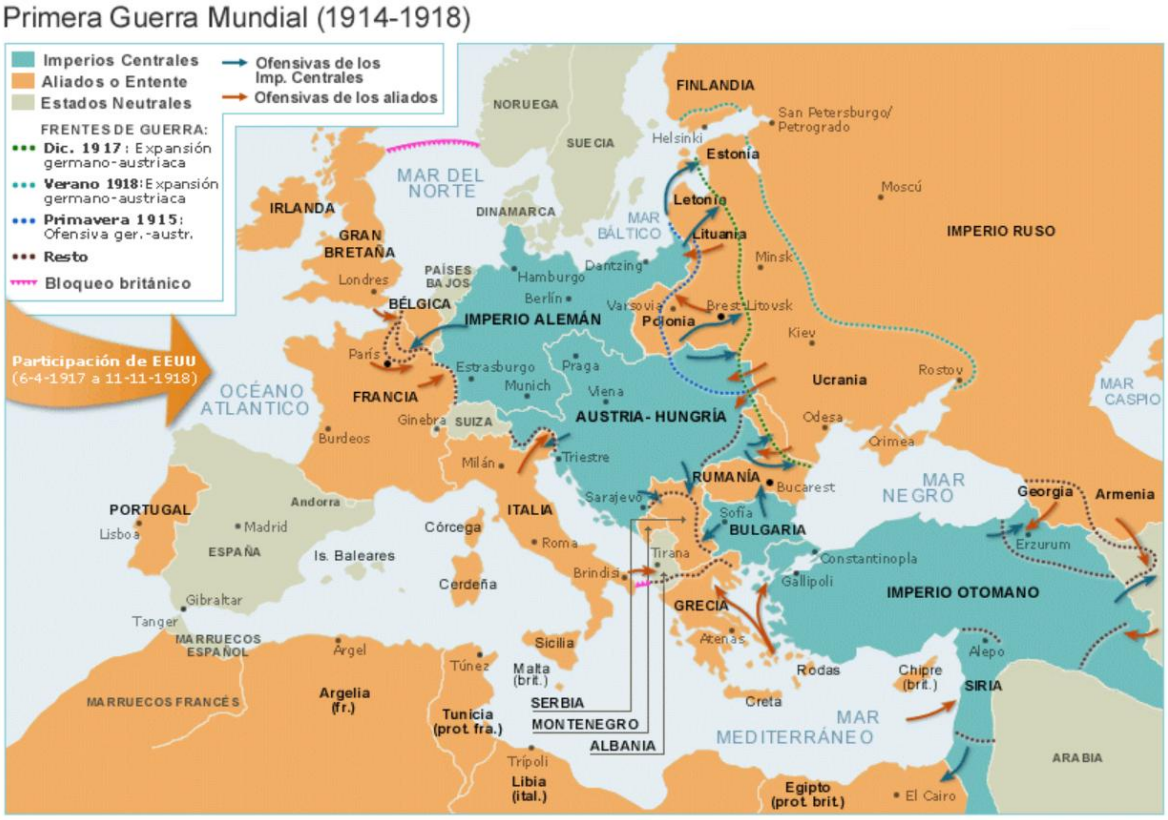
L'estancament a la frontera amb França va portar als imperis centrals a desencadenar l'ofensiva en el front oriental en l'estiu de 1915. Van aconseguir penetrar més de 500 quilòmetres en el front rus.

En aquest mateix any Itàlia entra en la guerra, però al costat de l'Entesa. Bulgària es va aliar amb Alemanya i Austria-Hongria que també comptaven amb el suport de l'Imperi Turc.

Itàlia obrirà un nou front a Àustria en el sud, i França i Anglaterra van intentar controlar els Dardanels per assegurar la comunicació amb Rússia a través dels passos del mar Negre: van fracassar.

Alemanya decreta la guerra submarina en un intent bloquejar les línies de proveïment del Regne Unit.

El balanç de l'any 15 era favorable per als imperis centrals, però la seva victòria no és segura.



Il·lustració 2: Il·lustració del desenvolupament de la Primera Guerra Mundial. Del web www.profesorfrancisco.es

La guerra de desgast, 1916.

Es tracta d'aconseguir la rendició de l'enemic per esgotament. La *batalla de Verdum*, iniciada per Alemanya contra França amb aquestes finalitats, va tenir com a conseqüència la mort de mig milió d'homes. La resposta aliada en la mateixa línia va ser la *batalla del Somme*, i encara va haver-hi més morts. No obstant això, les línies no es van moure.

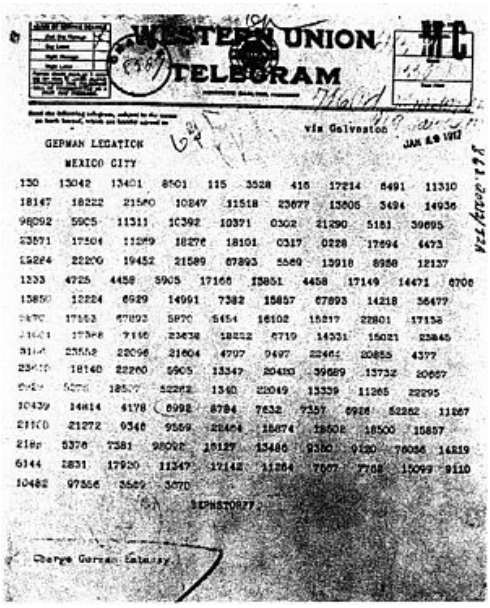
En 1916 comença la guerra en el mar. La *batalla de Jutlàndia* va enfrontar a alemanys i anglesos, però no va aportar resultats substancials. Alemanya va estar sotmesa durant la guerra al bloqueig de tots els seus ports.

A Mesopotàmia i Palestina els turcs es van enfrontar als britànics que van encoratjar als àrabs contra els seus dominadors otomans i van prometre el seu suport a un futur estat jueu en Palestina (*Declaració de Balfour*, novembre 1917).

En acabar 1916 els resultats dels dos contendents estaven més igualats. L'avantatge dels imperis centrals s'havia perdut. Alemanya decreta la mobilització general.

L'any decisiu, 1917

Els dos fets determinants van ser la sortida de Rússia de la guerra i l'entrada d'EUA que fins al moment s'havia mantingut en una posició de neutralitat. L'entrada en la guerra dels americans va estar motivada per l'enfonsament del Lusitània, en el qual viatjava una tripulació de 123 nord-americans, i per la difusió interessada de l'anomenat *Telegrama de Zimmermann* pel qual Alemanya donava instruccions al seu ambaixador a Mèxic per intentar incorporar a aquest país en la contesa contra els Estats Units. El Congrés va declarar la guerra a Alemanya el 6 d'abril després d'una llarga campanya del govern nord-americà per aconseguir el suport massiu de l'opinió pública. La guerra adquiria un definitiu caràcter mundial.


WESTERN UNION
TELEGRAM
via Galveston
GERMAN LEGATION
MEXICO CITY
ZIMMERMANN

Il·lustració 3: Reproducció del telegrama codificat que Arthur Zimmermann, Secretari d'Assumptes Exteriors alemany, envià al seu ambaixador a Mèxic. Al web http://mexico.cnn.com

A Rússia la revolució bolxevic va prometre una pau sense annexions, incondicional, que es va signar definitivament al març de 1918 (*Pau de Brest-Litovsk*). La sortida dels russos donava als imperis centrals un gran avantatge en el desenvolupament de la guerra, però l'entrada dels americans va venir equilibrar les coses i, poc més tard, a inclinar definitivament la balança en direcció dels aliats.

Les reaccions de la població civil en contra de la guerra als països bel·ligerants van en augment. Durant 1917 es van desencadenar protestes de tropa i comandaments que es van convertir en autèntics motins que van anar durament reprimits. La unitat política va amenaçar amb esquerdar-se en el si de cadascuna de les potències i es van alçar innombrables veus clamant contra la guerra i exigint una pau negociada. Va haver-hi iniciatives de pau com la de *Wilson* (president dels Estats

Units) o la del papa *Benet XV*, però finalment es van imposar les tesis dels intransigents partidaris de continuar la guerra.

Precursors d'aquestes actituds contra la guerra havien estat un petit grup de socialistes que amb *Lenin* al capdavant havien tornat a denunciar la guerra imperialista en la *Conferència de Zimmerwald* (Suïssa).

La fi del conflicte, 1918.

En 1918 tots dos bàndols travessaven per fortes dificultats tant militars com a econòmiques. No obstant això, aquestes dificultats eren més visibles en el bàndol de les potències centrals que en l'aliat doncs la incorporació dels Estats Units al conflicte havia suposat una autèntica injecció de recursos materials i humans.

Signada la pau amb Rússia, els alemanys intenten una gran ofensiva contra França: fracassen. El contraatac aliat, al comandament del general francès *Foch*, reforçat per les tropes americanes, va anar llavors decisiu.

Entre setembre i octubre Austria-Hongria, Bulgària i l'imperi turc abandonen derrotats el conflicte. El 9 de novembre un esclat revolucionari fa abdicar a *Guillermo II*: es proclama la república a Alemanya i l'11 se signa l'armistici. La guerra havia acabat.



Il·lustració 4: Fotografia presa l'11 de novembre de 1918 a les 7h50', quan el Mariscal Foch marxava a Paris amb l'armistici signat amb Alemanya. Reproducció de postal commemorativa en venda al web http://www.delcampe.net

Conseqüències

La Primera Guerra Mundial va tenir conseqüències molt importants en tots els àmbits. Alguns historiadors, com Eric Hobsbawm, consideren que la guerra va marcar el començament real del segle XX. S'anomena "segle XX breu" a una idea del segle caracteritzada per l'ordre polític iniciat amb aquest conflicte i que conclou amb el final de la Guerra Freda.

Amb el desmembrament total del sistema diplomàtic conegut com a "concert europeu" i les diferents aliances orquestrades durant el segle XIX per estadistes com Metternich o després Otto von Bismarck, les negociacions de pau es van haver de tornar a anivellar construint l'anomenada Societat de Nacions.

Les conseqüències polítiques són enormes:

- Esclat de la Revolució Russa, que va portar el comunisme a Rússia.
- Canvi de sistema polític a Alemanya: l'imperi Alemany es va convertir en la República de Weimar, i Guillem II de Prússia s'exilia als Països Baixos.
- Redistribució important de les fronteres:
  - Es van desmembrar els imperis Austrohongarès i Turc.
  - Van tenir pèrdues territorials: Imperi Alemany, Imperi Rus i Bulgària.

- Van tenir guanys territorials: l'Imperi Britànic, França, Regne d'Itàlia, Grècia, Romania, Sèrbia (que va esdevenir el Regne dels Serbis, Croats i Eslovens), Japó, i els Estats Units.
- Van aparèixer nous estats: Polònia, Txecoslovàquia, Lituània, Letònia, Estònia, Finlàndia i Iugoslàvia.

També hi va haver grans convulsions econòmiques, com ara el descens de la població activa, i socials.

Pèrdues humanes i materials

Vuit milions de morts, sis milions d'invàlids. França va ser el país més afectat, proporcionalment: 1,4 milions de morts i desapareguts, equivalents a un 10% de la població activa masculina, acompanyada per un dèficit de naixements.[cal citació] L'estancament demogràfic francès es perllonga, amb un envelliment de la població que només assoleix créixer amb la immigració. Aquesta última participa de la reconstrucció del país, el nord del qual està en ruïnes: cases, ponts, vies fèrries, fàbriques...



Il·lustració 5: La lluita pel poder mundial i la posició dels neutrals. Il·lustració publicada el 1917. Autor desconegut. Presa de www.taringa .net

Pèrdua de prestigi dels europeus en les colònies del món

La guerra va ser mundial: es va conèixer a l'Àfrica, on els francobritànics es van apropiar de colònies alemanyes, i a l'extrem orient, on el Japó va fer el mateix amb les Illes Marianes i Nova Guinea. Les colònies van subministrar queviures, matèries primeres i soldats. Després de la guerra els pobles colonials no van creure més en el que se'ls havia inculcat sobre la superioritat natural de la metròpoli, i van reclamar una millora de la seva situació. A aquest primer descens de la influència d'Europa en les colònies, se suma l'expansió dels EUA, el més beneficiat per la guerra, juntament amb el Japó, i les capitals d'un i altre país es van col·locar al costat de París i Londres, en l'escena internacional.

Transformació social

Les diferències socials es van accentuar amb l'enriquiment dels "mercaders d'armes" i l'empobriment dels petits estalviadors, els retirats i els assalariats afectats per la inflació. Les dones van adquirir un nou lloc en la societat, i es van tornar indispensables durant tota la guerra, en el camp, les fàbriques, les oficines, les escoles (per a compensar la marxa de nombrosos professors)... el feminisme progressa, la moda evoluciona, el dret a vot és acordat a la Gran Bretanya, Alemanya, EUA i Rússia, però no a França.

L'aparent victòria democràtica

Quatre Imperis autoritaris es van esfondrar, cosa que va transformar profundament el mapa d'Europa, redissenyat pel tractat de Versalles de 1919: l'Imperi dels tsars es transforma en la Rússia comunista, l'Imperi Otomà es redueix a Turquia, l'Imperi Austrohongarès és desmantellat i dóna peu

al naixement de les minúscules Àustria i Hongria, i d'una Txecoslovàquia i una Iugoslàvia independents, la fi del segon Reich, que veu retallat el territori, tallat en dos pel corredor polonès, desmilitaritzat, confiscades les seves colònies, supervisat, condemnat a pagar enormes compensacions i tractat com a responsable del conflicte.

LA POSICIÓ ESPANYOLA DURANT LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

La posició oficial

Les hostilitats sorprenen a l'Estat espanyol ancorat en la política habitual: enduriment en el terreny social i econòmic que aconseguiria la seva cota més alta en la immediata postguerra (1919-1921) i precària defensa del territori i costes de la nació, tant per l'anacrònic sistema de comunicacions i caducitat de l'armament com per la preocupant situació interna de l'exèrcit, dividit en peninsulars i africanistes.



Il·lustració 6: Antoni Maura i Alfons XII al despatx del rei. Del web www3.planalfa.es

En conseqüència, Espanya es va mantenir neutral, el mateix que Suïssa, Bèlgica, Escandinàvia i Luxemburg, encara que ni la seva situació geoestratègica ni la mobilització de l'opinió pública van facilitar l'observació de la decisió presa. Al mes escàs d'haver esclatat el conflicte, el president del Govern espanyol, *Eduardo Dato (*President el Consell de Ministres d'Espanya en tres períodes, del 27 d'octubre de 1913 al 19 d'abril de 1917, del 11 de juny de 1917 al 3 de novembre de 1917, i del 5 de maig de 1920 al 8 de març de 1921), escrivia a *Antonio Maura (*President el Consell de Ministres d'Espanya en cinc períodes, del 5 de desembre de 1903 al 16 de desembre de 1904, del 25 de gener de 1907 al 21 d'octubre de 1909, del 22 de març de 1918 al 9 de novembre de 1918, del 15 d'abril de 1919 al 20 de juliol de 1919 i del 14 d'agost de 1921 al 8 de març de 1922) una sèrie de consideracions sobre la visió que la classe en el poder tenia de la neutralitat: "*Abrigamos el propósito de no salir voluntariamente de la norma de conducta que trazamos al estallar la conflagración. De la neutralidad sólo nos apartaría una agresión de hecho o una conminación que se nos dirigiese en términos de ultimátum para prestar nuestro concurso activo a algunos beligerantes. Alemania y Austria parecen satisfechísimas de nuestra neutralidad, que sin duda tuvo algo de sorpresa para ambas naciones, que nos creyeron comprometidos con la Triple Entente. Inglaterra y Francia no nos han podido dirigir el menor reproche, ya que nuestros pactos con ambos países estaban circunscritos a la actuación de Marruecos... ¿Durará esta situación? ¿Nos empujarán los aliados a tomar partido con ellos o contra ellos? No lo espero, aunque no deja de inquietarme la hipótesis. Y no lo temo, porque deben saber que carecemos de medios materiales y de preparación adecuada para auxilios de hombres y elementos de guerra y que aun en el caso de que el país se prestase a emprender aventuras, que no se prestaría, tendría escasa eficacia nuestra cooperación. ¿No serviremos a los unos y a los otros conservando nuestra neutralidad para tremolar un día la bandera blanca y reunir, si tanto alcanzásemos, una conferencia de la paz en nuestro país que pusiera término a la presente lucha?*"[1].

Les paraules de *Dato* reflecteixen l'instint de recolliment nacional fruit de l'esperit de l'ordre moderat i de la vacil·lant política internacional de l'Espanya. No obstant això, es fa explícit el sentiment d'impotència davant una forta pressió exterior que podria arrossegar a Espanya a la guerra desencadenada a Europa.

[1] Transcripció de una carta escrita per Eduardo Dato dirigida a Antonio Maura

El càlcul pragmàtic s'alia a una càndida operació pacificadora de la qual el nostre país extrauria autoritat i benefici sense veure's obligat a suportar els riscos i costos d'un conflicte perllongat. D'aquesta manera mantenint a Espanya neutral s'aconseguirien més beneficis de cara a una futura repartició del món en un Tractat de Pau en finalitzar la guerra.

Espanya era aliena als blocs de països que s'havien delimitat en el continent. L'únic intent de participació al sistema d'aliances va ser l'acostament a la Triplice en 1887, sent ministre d'Estat *Segismundo Moret* (Cap del Govern espanyol en tres períodes, des de desembre de 1905 a maig e 1906, de novembre de 1906 a desembre de 1906 i d'octubre de 1909 a febrer de 1910). Decisió tan oculta a la premsa, a l'opinió pública i al propi Parlament que només va sortir a la llum en una sessió del Congrés al juny de 1904.

Però aquell tímid intent d'entrar en la Triple Aliança, a través del pacte signat amb Itàlia, no va tenir futur, encara que va demostrar que els Governs liberals sempre estaven més disposat a aquest tipus de participació europea. En 1895 el govern de *Cánovas del Castillo* (President del Govern espanyol en sis períodes, del 31 de desembre de 1874 al 12 de setembre de 1875, del 2 de desembre de 1875 al 7 de març de 1879, del 9 de desembre de 1879 al 8 de febrer de 1881, del 18 de gener de 1884 al 27 de novembre de 1885, del 5 de juliol de 1890 a l'11 de setembre 1892 i del 23 de març de 1895 al 8 d'agost 1897) no va voler renovar el pacte amb Itàlia. En realitat, ni la Triple ni la Doble aliança oferien garanties en la política cubana, que era en aquells anys la qüestió candent.

Després de l'aïllament internacional en què va viure Espanya la crisi del 98, la seva problemàtica porta de sortida cap a Europa va ser la qüestió del Marroc, que la vinculava (amistosa o conflictivament) a la política colonial i als interessos mediterranis de França i d'Anglaterra.

Per això, dies abans de declarar-se la guerra, el ministre d'Estat declarava a un redactor de *El Imparcial* que: "*la posición de España ante el conflicto europeo no podía ser ni arbitraria ni caprichosa; era el resultado de los antecedentes de su política*"[2].

El 7 d'agost la *Gaceta* va publicar un reial decret pel qual el Govern de Sa Majestat es creia "*en el deber de ordenar la más estricta neutralidad a los súbditos españoles, con arreglo a las leyes vigentes y a los principios del Derecho Público Internacional*"[3].

Així Espanya es situava al marge dels imminents riscos i dels enormes problemes i calamitats que es precipitarien sobre els països europeus en els quatre anys següents. Majoritàriament, el poble espanyol es va sentir confortat per la decisió del seu Govern. Després molts historiadors han valorat positivament la posició de *Dato*.

La decisió va estar la menys compromesa i aparentment la millor de les escasses opcions disponibles. Tampoc va haver de pensar molt, perquè es desprenia de la pròpia situació d'Espanya i de la línia política que, en l'àmbit internacional, havien distingit als Governs de la Restauració.

Perquè en les raons de la neutralitat pesaven més les causes negatives, les derivades de l'aïllament espanyol, que les positives, nascudes de compromisos i interessos clarament definits i fermament defensats que aconsellessin com més rendible la postura neutral.

[2] Declaracions de Cánovas del Castillo a un redactor de l'Imparcial
[3] Decret del Govern espanyol on es declarava la neutralitat d'Espanya a la Gran Guerra

Espanya era aliena a les grans qüestions que es debatien a Europa, al problema dels nacionalismes balcànics i a la penetració dels grans Estats industrials en aquella zona buscant ampliar els seus mercats internacionals; als problemes derivats dels intensos moviments migratoris, accentuats des de començaments de segle, i als forts enfrontaments dels imperialismes colonials.

No se sentia tampoc inclosa en cap dels dos blocs, la Triple Aliança i la Triple Entesa en què s'hi havia polaritzat el continent europeu, ni els escassos i raquítics tractats amb ells signats li exigien un total compromís en el conflicte.

Francesc Cambó (polític català conservador, fundador i líder de la *Lliga Regionalista*, i ministre en diversos governs espanyols) ho resumia a "*La Veu de Catalunya*": "*Es va a una guerra per recuperar el perdut... i Espanya no enyora ni desitja el perdut; es va a la guerra per aconseguir un gran ideal nacional... i Espanya no té cap ideal nacional que ens uneixi a tots, només alguns pseudo ideals de grup, capaços únicament de mantenir una guerra civil. Hem de ser neutrals en la guerra perquè no podem ser una altra cosa*"[4].

Pesaven també el creixent dèficit pressupostari, l'escàs desenvolupament de la indústria i del comerç, i no menys la precària situació de l'exèrcit. Per aquest motiu la decisió del Govern vingués a ser no l'opció lliurement triada, sinó el convenciment que no existia una altra sortida.

Manuel Azaña (President del Govern espanyol de la Segona República en dos períodes, del 14 d'abril de 1931 al 6 de setembre de 1933 i del 19 de febrer al 10 de maig de 1936, i President de la II República Espanyola del 10 de maig de 1936 a l'1 d'abril de 1939) va dir sobre la neutralitat espanyola durant la Primera Guerra Mundial: "*La neutralidad española no ha sido ni es una neutralidad libre, declarada por el Gobierno y aceptada por la opinión después de maduro examen, sino una neutralidad forzosa, impuesta por nuestra propia indefensión*"[5].



Il·lustració 7: Fotografia de l'Agència Press de 1914 el dia del bateig de l'Infant Don Gonzalo. Apareixen, de dalt a baix i d'esquerra a dreta: Infanta Luisa de Orleans, Doña Esperanza de Borbón, Infante Don Alfonso, Infante Don Carlos, Infante Don Alfonso, Rei Alfonso XIII, Infante Don Jaime, Reina Maria Cristina, Infanta Beatriz, Infanta Isabel la chata, Infanta Isabel Alfonsa, Infante Don Juan, Infante Don Gonzalo, Doña Dolores, Don Carlos, Infanta Cristina, Doña Maria de las Mercedes. Del web http://www.todocoleccion.net/

No es pot oblidar tampoc l'interès dels països bel·ligerants perquè Espanya no entrava en el conflicte; interès promogut especialment per Alemanya, que volia evitar una línia de defensa als Pirineus, al mateix temps que tots dos blocs contendents esperaven els favors comercials d'Espanya.

El posicionament dels poders polítics i fàctics

La Família Reial

El rei *Alfonso XIII* es va trobar en una situació familiar veritablement incòmoda durant la gran Guerra. La seva mare*, la Reina Mare Maria Cristina*, nascuda a Àustria, simpatitzava amb els Imperis Centrals perquè el seu germà, l'*Archiduque Federico* era el Generalíssim de l'Exèrcit austro-húngar; també tenia dos germans que desenvolupaven càrrecs militars al mateix exèrcit. Per altra banda, l'esposa de

[4] De l'article de Francesc Cambó a "La Veu de Catalunya"
[5] Article de Manuel Azaña sobre la neutralitat espanyola

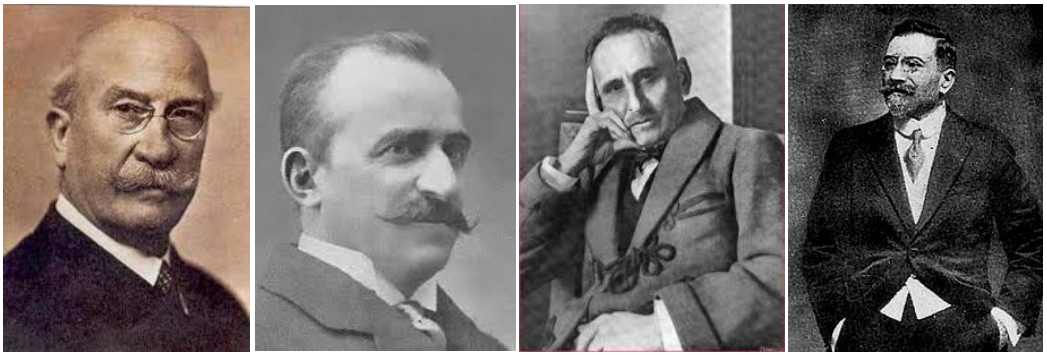
Don Alfonso, la reina *Victoria Eugenia*, nascuda a la Gran Bretanya, s'inclinava pel bàndol de la Triple Entesa doncs dos dels seus germans i el seu tiet, el príncep *Luis de Battenberg*, ocupaven alts càrrecs al front aliat.

El rei, en aquest context, va desenvolupar una inoblidable acció humanitària en favor de prussians, deportats, ferits de guerra i orfes, es va mantenir per sobre del conflicte i de les tendències polítiques. Va organitzar una infraestructura anomenada *Oficina Pro Cautivos*. Va estar una iniciativa personal, al marge del Govern i els pressupostos oficials. Les despeses es van cobrir amb les seves pròpies rendes (sumarien un milió de pessetes de l'època, uns 600.000 euros actuals). L'oficina es va instal·lar al *Palau Reial* de Madrid, i com a personal va recórrer a voluntaris, 40 persones en total. Algun periodista estranger va classificar la seva actitud d'oportunista, però la premsa dels aliats va destacar sempre que, malgrat si fidelitat al neutralisme, el rei estava del seu costat.

Els Partits Polítics i les Organitzacions Obreres

La neutralitat es va veure com la millor de les possibles actituds entre els partits polítics i els seus homes més destacats, amb les excepcions i canvis d'opinió que una guerra de quatre anys podia originar.

Els Radicals Republicans d'*Alejandro Lerroux* es van mostrar del costat dels aliats. Aquesta postura no va sorprendre a ningú. Qui si va sorprendre va estar el *Conde de Romanones*, líder del moderat Partit Liberal, que mitjançant un article publicat al "*Diario Universal*", òrgan del partit liberal, el 19 d'agost de 1914 titulat "*¡Hay neutralidades que matan!*", cridava al govern de *Dato* a deixar "*una cobarde neutralidad*" i que es decantés pel costat dels Aliats. No advocava directament per entrar de manera militar en el conflicte però si per decantar-se econòmica i mercantilment per la causa aliada



Il·lustració 8: Els protagonistes de la política espanyola. D'esquerra a dreta Alejandro Lerroux, Conde de Romanones, Melquiades Álvarez i Juan Vázques Mella. Fotomuntatge de l'autor

Els republicans de *Lerroux* es mostraven cada vegada més partidaris d'una intervenció el conflicte que accelerés un canvi en el sistema regnant. La seva actitud provocador, que en diverses ocasions va haver de fugir de masses de neutralistes que el van voler apallissar, va provocar que la pròpia Ambaixada Britànica ho considerés "*un molest i indesitjable que servia d'excusa per als alemanys*". Les seves acusacions al govern de *Dato*, al que qualificava en públic com de traïdor, i la propagació a Barcelona del rumor que els aliats anaven a atacar els vaixells alemanys atracats a la Ciutat Comtal amb la finalitat de ficar a Espanya en el conflicte va acabar per esgotar la seva imatge.

El seu relleu l'agafaria l'asturià *Melquiades Álvarez* i el seu Partit Reformista que d'una manera més assossegada però igual d'efectiva el portaria a ser portaveu de la causa aliada a Espanya amb el beneplàcit de Gran Bretanya i França (va arribar a ser convidat a París).

Però el major suport a la causa aliada va provenir, apart del dels republicans radicals, dels catalanistes (encara que una petita minoria d'ells, encapçalada per *Francesc Cambó,* es van mostrar com germanòfils ja que veien en el model dels *Länders* alemanys un exemple a seguir per a la seva autonomia). Per a aquests últims un triomf de la seva nació germana França podia suposar un recolzament en futures reivindicacions nacionals. Per això, un nombre indeterminat de catalans es va enrolar en l'Exèrcit Francès i algun d'ells va ser destacat al contingent de Salònica en el Front Búlgar.

En l'espectre polític no es podria parlar d'actituds clarament intervencionistes a favor dels Imperis Centrals. Sí d'una germanofilia apassionada que acceptava com a vàlida la neutralitat de l'Estat, però no la neutralitat de l'opinió pública. Potser la figura més sobresortint en aquesta actitud era *Juan Vázquez de Mella*, polític tradicionalista representant de la ideologia carlista.

En la seva actitud apassionadament antifrancesa i antibritànica hi havia molt pes de la propaganda organitzada pels agents alemanys i pagada amb diners alemanys, molt visible en la premsa.

Es deia que Alemanya vencedora ens retornaria Gibraltar i ens cediria tot el Marroc El mateix *Vázquez de Mella* assegurava que, a Alemanya, qui més manava després del *kàiser* era l'ambaixador espanyol, *Polo de Bernabé*: "*Se puede decir que la simpatía de Alemania con España es tan grande que ser español es suficiente salvoconducto para recorrer el país*"[6].

A poc a poc la situació aniria canviant. Espanya, amb l'entrada de la veïna Portugal, es trobava envoltada de nacions aliades pel que una intervenció del costat alemany seria un suïcidi. La Guerra Marítima Sense Restriccions d'Alemanya va començar a incidir en el comerç espanyol on va començar a escassejar algunes matèries i manufactures. Inclús el pretendent carlista *Don Jaime de Borbón,* que havia estat confinat pels austríacs en el seu castell proper a Viena en considerar-lo pro-aliat, va publicar en 1918 un manifest dirigit als tradicionalistes espanyols desautoritzant als que haguessin exterioritzat els seus sentiments germanòfils. Amb tots aquests successos les tornes van canviar i d'una banda els que abans més es mostraven més germanòfils ara abocaven per una neutralitat major, en canvi els que es van manifestar més del bàndol aliat demanaven al govern més compromís amb els països veïns.

Per altra banda, l'internacionalisme obrer s'havia mostrat sempre contrari a la guerra, fins i tot a l'existència d'exèrcits permanents, doncs només considerava justificades les guerres revolucionàries. "*El ejército permanente es a la propiedad privada lo que la sombra el cuerpo*"[7], escrivia l'anarquista espanyol *Fermín Salvochea*.

De fet, feia ja anys que l'obrerisme francès havia intentat aixecar als sindicats contra la hipòtesi d'una guerra. En 1912 el sindicalisme francès va amenaçar amb una vaga general revolucionària en el cas d'una guerra. *Jean Jaurès*, polític socialista francès, va fer quant va poder perquè la seva veu fos sentida pels sindicats obrers dels països en guerra, malgrat que el sentiment de solidaritat nacional prevaldria sobre el de fraternitat obrera.

La guerra va ser una enorme revolada també per als treballadors espanyols que sentien la fraternitat i l'universalisme de la seva causa comuna, trencada per les rivalitats nacionals, difícils d'assimilar des de la seva actitud ideològica.

[6] Article de Vázquez de Mella on parla de Polo de Bernabé, ambaixador espanyol a Alemanya
[7] Declaració de Fermín Salvochea, anarquista gaditè, alcalde de Cadis i president d'aquest cantó durant la 1º República

L'anarquisme, majoritari en el si de l'obrerisme espanyol, s'havia mostrat obertament hostil als conceptes de nació i pàtria, i a la defensa d'ambdues, imbuït d'un cosmopolitisme universal que jutjava tals conceptes com a creacions de la burgesia capitalista. Bona prova d'això era la seva repulsa cap al colonialisme, mostrada en la crisi cubana i en el recent conflicte marroquí.

Els anarquistes de la CNT eren contraris al conflicte i prendrien una postura internacionalista sense decantar-se per cap dels bàndols. El Partit Socialista, àdhuc un partit feble en l'escena, primerament s'havia mostrat neutral però davant la invasió de Bèlgica va modificar el seu punt de vista fins a alinear-se també del bàndol aliat.

L'Exèrcit

Recents encara els desastrosos efectes de la derrota del 98, enfrontat a un altre conflicte colonial, el del Marroc, necessitat de reformes internes i gradualment allunyat del procés de professionalitat que li va caracteritzar durant la primera etapa de la Restauració, l'Exèrcit no estava en les millors condicions per pensar en una guerra d'àmbit europeu.



Il·lustració 9: Il·lustració dels uniformes de l'exèrcit espanyol. Apareixen el caqui d'estiu de soldat 1914, de passeig d'estiu de gastador 1914-26, de gala d'estiu de soldat de segona 1914-26, de mitja gala de caporal 1918 i de caporal de passeig per a diari 1914-26. Del web miniaturasmilitaresalfonscanovas.blogspot.com

"*Nos han puesto frente a la guerra europea sin ejército, peor que sin ejército, con una nómina de militares que absorbe cientos de millones sin que tuviéramos un regimiento completo*"[8], denunciava *Manuel Azaña* en un dels seus discursos en l'Ateneu.

En l'Exèrcit de terra, dels 140.000 homes armats, 76.000 estaven destinats al Marroc. La Marina seguia en molt males condicions. Fins a 1908 no se li havia parat atenció passada de la crisi del 98. En aquest any es va aprovar la construcció de tres cuirassats, un d'ells, l'Espanya, botat en 1912. Al febrer de 1915 s'aprovava la construcció de 6 contratorpeders i 28 submarins, dels quals mancava en absolut.

"*Si no tenemos nada de eso -material moderno, barcos, construcción adecuada- tenemos otra cosa que puede ser envidia del resto del extranjero: tenemos unas plantillas con las que podría haber suficiente para un ejército tres veces mayor*"[9], ironitzava davant el Congrés el *Conde de Romanones*. En 1913, el *general Luque*, ministre de la Guerra, opinava que existia un excés de 1.858 caps i oficials, mentre que faltaven 678 suboficials per a un mínim equilibri en el si de l'Exèrcit de Terra.

[8] Discurs de Manuel Azaña a l'Ateneu
[9] Discurs al Congrés del Conde de Romanones

D'altra banda, la qüestió marroquina era la que gravitava realment sobre la vida militar i sobre les decisions pressupostàries del govern, com deixava clar l'augment extraordinari del pressupost destinat a l'acció del Marroc a partir de 1915, a costa de l'ordinari de Guerra.

Per la seva pròpia entitat, l'Exèrcit va experimentar en el seu interior de forma molt intensa el dilema entre neutralitat i intervencionisme. No es pot dubtar que sectors majoritaris de l'Exèrcit, sobretot en els seus quadres més joves, se sentissin al principi clarament favorables a la participació en el conflicte del costat dels Imperis Centrals.

Era difícil resistir-se a l'admiració que causaven la disciplina, l'armament, l'organització i l'eficàcia de l'Exèrcit alemany, del militarisme prussià. La simple visió externa de l'Exèrcit espanyol, en els seus uniformes, en el punxegut casc que lluïen els seus caps, mostrava fins que punt el model prussià hi havia influït en l'àmbit militar del règim de la Restauració. *"¿Cómo sorprenderse de que nuestros oficiales, sobre todo los más jóvenes, fascinados por esta superioridad del ejército alemán, no sienta cierto impulso de imitarles*"[10], escrivia *Alvaro Alcalá Galiano* en el seu llibre *España ante el conflicto europeo*.

Va haver-hi també sectors -cal dir que minoritaris- favorables a una participació del costat aliat. Alguns caps prestigiosos adoptarien aquesta postura. És molt conegut el cas d'*Eduardo López Ochoa,* que va enviar un telegrama al rei sol·licitant el comandament del primer batalló que s'alineés amb els aliats enfront d'Alemanya.

D'altra banda, la presència militar al Marroc -on els agents alemanys tenien abonat camp de treball- va imposar el convenciment que Espanya no podia prescindir de la col·laboració francesa. Fins i tot es van arribar a cursar ordenis a les unitats prohibint qualsevol comentari sobre la marxa de la guerra que es pogués interpretar com a suport moral a Alemanya per les repercussions que podia tenir en l'escenari marroquí.

No obstant això, malgrat la germanofília dominant, malgrat les minoritàries actituds proaliades i intervencionistes, el criteri de la neutralitat es va imposar també en el comandament, conscient de les deficiències i de la infradotació en què vivia l'Exèrcit.

És possible que en els sectors més joves de l'oficialitat aquesta postura d'inhibició suposés una frustració professional, una consciència d'incapacitat i de marginació.

L'Església

Va haver-hi també en aquesta polèmica una dimensió religiosa. Tampoc l'opinió pública es va poder sentir aliena a aquesta realitat, malgrat que els catòlics, en la seva major part, sentissin la guerra com alguna cosa distant, la neutralitat com un ben irreemplaçable i l'oració per la pau com la millor agenda als països que sofrien els dramàtics efectes de la contesa.

Notícies sobre "novenarios", "triduos", honres santes i peregrinacions a Saragossa s'acumulen durant aquests anys en periòdics, fulles parroquials i butlletins eclesiàstics. Amb la mateixa fermesa que es defensa la neutralitat s'ataca als quals pretenen una política d'intervenció. Així, les manifestacions de *Lerroux* van ser durament condemnades en la premsa catòlica.

[10] Alvaro Alcalá Galiano en el seu llibre "*España ante el conflicto europeo*"

De l'episcopat, declaradament neutralista i solapadament germanòfil, algunes veus dissentien. La més destacada era la de l'arquebisbe de Tarragona, *monsenyor Antolín Peláez.* Les seves declaracions francòfiles i fins al seu prudent advertiment que Espanya havia d'estar preparada per a una possible entrada en la guerra, van ser rebudes amb hostilitat en l'opinió majoritària del clergat i dels catòlics, encara que no eren dissonants en l'àmbit català, on predominaven les actituds francòfiles i proaliades.

Cert és que també l'opinió espanyola era més francòfona que germanòfila. Pesava molt l'hostilitat cap a la política anticlerical dels Governs de la III República francesa: la dissolució d'ordres religioses (especialment de la Companyia de Jesús), la llei del divorci de 1884, la laïcització de l'ensenyament primari o el servei militar obligatorietat pel clergat, entre altres disposicions legals.

"*La França d'avui no és catòlica*", s'afirmava una vegada i una altra. França era la seu de la luxúria, el desordre i la frivolitat. Així, el *kàiser Guillermo* es presentava com l'arcàngel venjador de la depravació franceses. Com Anglaterra era un dels focus més actius de l'anarquia religiosa protestant.

Amb tot, aquesta majoria de catòlics convençuts que el *kàiser* era l'espasa de Déu que, acabada la guerra, reposaria al Papa en el seu tron temporal i restabliria la Inquisició, es va veure profundament torbada quan van arribar notícies de la brutalitat que havien presumit els exèrcits prussians en el seu avanç per Bèlgica, un país catòlic on la seva neutralitat manifesta havia estat violada.

Pertot arreu les denúncies d'aquella salvatge agressió es prodigaven, arribant fins i tot a les oïdes de qui no volia escoltar notícies que els destruïssin el seu esquema moral, en el qual el be estava del costat alemany. *Valle-Inclán* relataria amb paraules dramàtiques el bombardeig d'Arràs: "*Negras y destripadas humean las casas. La catedral es un montón de piedras... hay parajes donde las casas se aplastaron y esparramaron por tierra como los castilletes que levantan los niños y calles enteras... con las fachadas en escombros, mostrando los interiores burgueses, en una angustia de abandono, llena de gritos de mujeres y llantos de niños asustados*"[11].

La carta pastoral del *cardenal Désiré-Joseph Mercier*, arquebisbe metropolità de Bèlgica, el Nadal de 1914, va despertar moltes consciències abans tranquil·les. Va ser un document d'acusació transcendental per a Alemanya.

Encara en 1917 *Ramiro de Maeztu*, en el pròleg a la traducció de "*El terrorismo alemán en Bélgica*", del historiador *Arnold J. Toynbee* afirmava: "*Ha costado cerca de dos años convencer a 500 de los más eminente católicos de España que era un deber suyo dirigir un mensaje de adhesión a la atribulada y católica Bélgica*"[12]. Es referia al missatge que havia estat enviat al maig de 1916 amb el nom de *Manifiesto español a Bèlgica*. Els signants, per ordre alfabètic, estaven encapçalats pel *duc d'Alba* i *Ramón de Abadal* i acaben amb *Juan Zuragüeta*. Va despertar amb atenció de la premsa internacional. El *Corriere della Sera* escrivia: "*És certament la manifestació catòlica antialemanya més important que s'ha produït des del començament de la guerra. I és més d'assenyalar quan Espanya està assenyalada com eminentment germanòfila*"[13].

[11] Escrit de Valle-Inclán on descriu el bombardeig d'Arràs l'any 1917
[12] Ramiro de Maeztu al pròleg del llibre "*El terrorismo alemán en Bélgica*" d' Arnold J. Toynbee
[13] De l'article al Corriere della Sera *sobre el "Manifiesto español a Bèlgica"*

La veritat és que encara van quedar sectors del conservadorisme més radicals per els qui Bèlgica havia de pagar l'insult a Espanya com el monument aixecat a *Ferrer* a Brussel·les, després del seu afusellament com a responsable de la setmana tràgica de Barcelona en 1909.

En qualsevol cas, cada dia en cercles més amplis de l'opinió catòlica espanyola una progressiva presa de consciència cap a la realitat de la guerra, influïda pel testimoniatge de pau i conciliació emanat del papa *Benedicto XV* va ser mostrant un clima de major equilibri i ponderació cap a les raons i el comportament de tots dos blocs bel·ligerants.

Guerra d'opinions

La incidència de la Gran Guerra en l'opinió pública espanyola s'ha resumit en una sèrie d'imatges tòpiques. Sens dubte la més repetida és l'enfrontament entre germanòfils i aliadòfils, les dues banderes en les quals es va alinear l'opinió pública durant la guerra.

Caldria matisar això en el concepte de l'època. En primer lloc, és necessari rectificar la idea que tal ruptura de l'opinió va penetrar àmpliament en el si del poble espanyol, des dels mitjans polítics de Madrid fins a les converses de les places dels llogarets espanyols. Més cert és que la neutralitat va ser la nota dominant en la consciència espanyola.

La Premsa

Una altra cosa és que els mitjans urbans, especialment a les grans ciutats, es visqués més d'a prop la marxa de la guerra. La premsa era la font en què es bevia la informació i en la qual es formava l'opinió. I la premsa va estar dividida, sent alhora canal d'expressió de les divisions socials i polítiques, i agent de propaganda que modelava l'opinió pública, contribuint a generar discrepàncies i a eixamplar les existents.

El periòdic més clarament germanòfil, lectura abans de carlistes i de sectors molt conservadors, va ser *El Correo Español*, que va arribar a ser el periòdic per antonomàsia de la dreta, seguit per l'*ABC*, que ja era el periòdic més llegit de tota Espanya. "*El "ABC" ha reunido los elementos más heterogéneos de la sociedad española bajo la bandera del germanofilismo y su influencia es indiscutible*"[14], escrivia *Álvaro Alcalá Galiano*. En aquesta mateixa tendència s'alienaven *La Tribuna*, *El Debate* o *El Universo*.
Entre els aliadòfils caldria situar *La Correspondencia de España*, *El Liberal*, *El País*, *España Nueva* i *El Imparcial.*

La Població

Conforme va ser avançant el conflicte, entrant més països i desapareixent la possibilitat d'un conflicte curt l'opinió del poble espanyol va ser modificant-se. El periodista socialista *Luis Araquistain* ho resumia de la següent manera i en tres parts: "*durante el estadio inicial la guerra se seguía como un juego y la gente llegaba incluso a hacer apuestas...durante un segundo periodo en 1915 los españoles empezaron a tomar partido...y al final el estallido de la agitación y de la movilidad en torno a la cuestión de la neutralidad*"[15].

[14] Article d' Álvaro Alcalá Galiano *on parla de les tendències del diari ABC*
[15] Opinió del periodista Luis Araquistain sobre la evolució de la posició de la població espanyola durant la IGM



ELS DOS ÚNICS GERMANÓFILS QU'ENS QUEDEN

-Al fin solos,...rateta

Il·lustració 10: Acudit gràfic referit als germanòfils espanyols. Al web http://blogs.ua.es

A Espanya la majoria de la població camperola de les zones de l'interior del país es van prendre l'inici del conflicte amb indiferència,i en el cas de posicionar-se tendien més al costat dels Poders Centrals més tradicionalistes. A les zones de la perifèria del país, més industrialitzada, es deslligaven nombroses passions per un i un altre bàndol, encara que predominaven els partidaris francòfils.

Germanòfila i aliadòfila no van ser solament actituds de simpatia cap a un o altre dels blocs contendents, ja que cadascun d'ells representava una posició política i social radicalment diferent, sinó la transposició al pla nacional, a una concepció global de la vida espanyola, dels models que aquells països europeus encarnaven.

Però de vegades, una o una altra actitud no procedien de profundes reflexions ni de serioses anàlisis de la significació dels contendents, sinó simplement d'una moda. Així ho explicava un senyoret de l'aristocràcia a un periodista: "*Mire usted, yo no me meto en tantas honduras. No necesito saber quién tiene o no tiene razón. Soy germanófilo porque lo son todas las gentes de bien y dejan de serlo los desharrapados. El ser francófilo me parece una falta de educación*".

L'ambaixador espanyol a París, *Fernando de León y Castillo*, ho resumia així a la premsa francesa: "*Los imperios centrales representan la disciplina social autoritaria, la sumisión ciega del ciudadano; las naciones de la Triple Entente representan el progreso de la democracia, la supremacía del poder civil y el desarrollo de todas las libertades constitucionales*"[16].

Fins a tal punt es van radicalitzar les postures entre aquestes minories urbanes que als anys de polèmica oberta van seguir els de l'encastellament en postures irreductibles. *Pío Baroja* ho descrivia com: "*al principio de la guerra, francófilos y germanófilos se buscaban y discutían; hoy, convencidos de que no pueden convencerse, se huyen y cada cuál se reúne con los suyos en sus tertulias (...). Creyendo cada cual que posee la verdad, toda la verdad, la verdad entera, nuestra guerra civil no puede tener eficacia para la cultura; ha de ser estéril, perfectamente estéril*"[17].

Els Intel·lectuals

Si, en principi, al temperament liberal propi de l'actitud creadora dels intel·lectuals podia correspondre a una definició proaliada, va haver-hi clares adhesions germanòfiles entre els escriptors espanyols, com van ser les de *Jacinto Benavente*, *Ricardo León* o *Pío Baroja*, mogut aquest pel doble exemple de l'antisemitisme i de l'anticlericalisme que admirava en el *Reich* alemany.

[16] Declaracions de Fernando de León y Castillo, ambaixador espanyol a París, a la premsa francesa
[17] Descripció de Pío Baroja de la radicalització de les postures durant la IGM



LA PRESIDENCIA DEL BANQUETE EN HONOR DE GALDÓS, CÁVIA,Y UNAMUNO.

Il·lustració 11: Caricatures de Carlos Micó, Felipe Sassone, Mariano de Cávia, Pérez Galdós, Unamuno i Leopoldo Romero dibuixades per Fernando Fresno. Publicades a la revista Nuevo Mundo de 25 de octubre de 1918. Web http://www.filosofia.org/

Per l'altra part la majoria dels intel·lectuals de l'època es mostraven del costat dels aliats: *Benito Pérez Galdós*, *Pérez de Ayala*, *Unamuno*, *Valle Inclán*… De fet alguns d'aquests intel·lectuals formarien *La Lliga Antigermanòfila*.

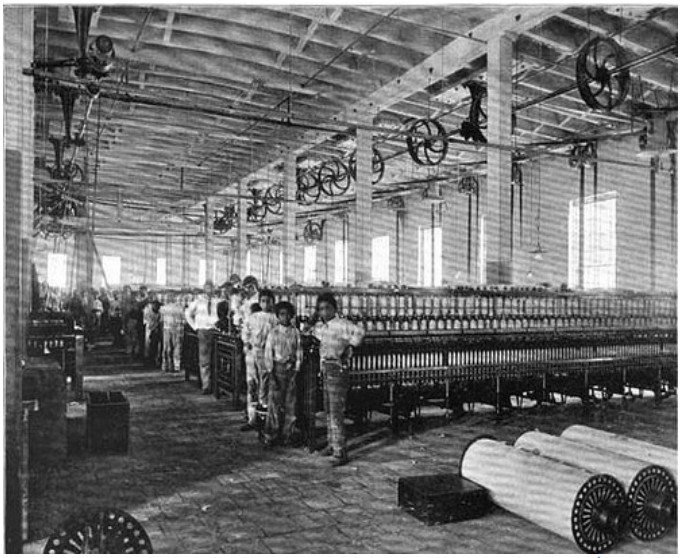
L'impacte econòmic

Tots els historiadors de l'economia espanyola contemporània que s'han apropat als efectes que la Gran Guerra va produir en el nostre sistema econòmic han subratllat el caràcter excepcional d'aquella conjuntura, veritable oportunitat aprofitada per l'Espanya neutral per obtenir sorprenents beneficis.

Com escrivia *Juan Sardá*, "*en los pocos años de la guerra, España, explotando el incipiente utillaje que habían contribuido a crear los capitales extranjeros, obtuvo unos enormes saldos favorables de la balanza comercial, liquidó la mayor parte de sus deudas y pudo reunir una importante reserva en oro y aún hacer inversiones en el extranjero*"[18].

És cert que els efectes econòmics favorables no es van fer veure fins a molt entrat 1915, doncs des de l'esclat del conflicte l'economia espanyola va estar sotmesa al dubte de si el Govern mantindria per molt temps la seva primera decisió de neutralitat.

Aquest dubte va afectar de manera molt especial a la Banca i a la Borsa. Queda ben clar a l'article de *Dionisio Pérez,* de la sèrie *España ante la guerra*, d'agost de 1914*:*



Il·lustració 12: Interior de la fàbrica VIUDA E HIJOS DE JAIME TRIAS-FÁBRICA DE HILADOS DE YUTE al barri de Santa Eulàlia de Provençana de l'Hospitalet de Llobregat pels voltants de l'any 1920. Web http:// http://provenzana.blogspot.com.es/

"*Apenas iniciada ha producido dos fenómenos cuyos detalles abarrota nuestros periódicos: la paralización de industrias, especialmente mineras, de capital y dirección extranjera, dejando a numerosos obreros españoles sin trabajo, y la reinmigración de millares españoles, jornaleros en su mayoría que vivían en Francia y en Argelia, y, en menor número, en Alemania, Bélgica e Italia, que llegan empobrecidos y hambrientos a la frontera y a los puertos*"[19].

Òbviament aquesta crisis de l'any 1914 suposa un fre important, encara que passatger, per al desenvolupament industrial de Catalunya i del País Basc i, en proporció, d'aquelles regions on el seu tímid creixement industrial necessitava del crèdit.

[18] Valoració de l'mpacte econòmic de la IGM a l'economia espanyola, segons *Juan Sardá, un dels economistes espanyols més influents del segle XX*

[19] Article de Dionisio Pérez, de la sèrie "*España ante la guerra*", d'agost de 1914

Però en els primers mesos del 1915, assegurada la neutralitat, les possibilitats de proveir la gran demanda europea que se li van oferir a Espanya van canviar radicalment el signe de la seva economia. Les necessitat dels països bel·ligerants van assegurar la disposició de mercats fins al final de la guerra, permetent una forta expansió de les exportacions espanyoles.

Matèries primeres, productes agrícoles i manufactures van ser sol·licitades pels dos blocs contendents. Especial creixement va conèixer la indústria tèxtil. França Itàlia i Sèrbia van ser segurs compradors des de 1915. Posteriorment, les repúbliques sud-americanes, que abans eren clients de la indústria tèxtil britànica.

Així, la producció tèxtil catalana, que en 1913 s'avaluava en 50.325.000 pessetes, en 1917 aconseguia un volum de 130.300.000 pessetes, havent sobrepassat el nombre de les 400 empreses tèxtils de la regió. Extraordinari auge va adquirir la indústria química i farmacèutica, el desenvolupament de la qual es va concentrar també a Catalunya. En el nord, la demanda de carbó va afectar especialment a la producció asturiana, que gairebé es va duplicar en els anys de la guerra. Per la seva banda, el creixement de la indústria siderúrgica es va mostrar molt clar al País Basc i la regió cantàbrica.

Una espectacular pujada de les exportacions que afectaria també a altres productes, com a cuirs, calçats, paper, maquinària i olis, va suposar un necessari creixement tant dels mitjans de transport terrestres com, especialment, marítims. L'auge de les societat navilieres i els grans negocis que en aquest àmbit es van fer poden quedar reflectits en la dada que en 1916 les navilieres repartissin dividends per sobre del 80%, mentre que en alguna, com la *Naviera Marítima Unión*, els dividends van arribar al 200% de beneficis.

Conseqüència immediata va ser el canvi de signe de la balança comercial espanyola, tradicionalment deficitària. La Banca, per la seva banda, va experimentar també un extraordinari desenvolupament, en gran manera potenciat per les empreses bancàries estrangeres, que si ja tenien una notable presència a Espanya, ara van col·laborar amb els bancs nacionals desbordats pel volum del comerç amb l'estranger. Tant més quan la legislació resultava summament atractiva a la penetració d'entitats bancàries estrangeres.



¿A cuánto es el kilo de estas monedas de oro? Baratito: a tres patatas y media

Il·lustració 13:Acudit gràfic de Tovar publicat al diari El Imparcial del 12 de desembre de 1917. Al web http://blogs.ua.es

Però aquest espectacular creixement econòmic va tenir també els seus efectes negatius, entre ells la continuada i ràpida alça dels preus, que va sobrepassar els límits cronològics de la guerra i es va mostrar activa fins a molt entrat 1920. Prenent com a índex 100 els preus de 1914, en 1917 havien aconseguit un índex de 165.5, el 1918 de 204.9 i el 1920 de 223.4.

Aquestes pujades es van fer especialment aclaparadores en els articles alimentaris de primera necessitat i es van deixar sentir més als nuclis rurals que a les ciutats, de manera que durant els anys pròpiament de la guerra, als pobles van patir un augment del 78.5 i a les ciutats del 67.7 %, malgrat les mesures que van prendre els diferents governs, amb escassa efectivitat.

Si des dels primers mesos del conflicte el Govern va intensificar la política de prohibicions en matèria d'exportació de blat i de cereals, incloent en aquesta mesura les carns fresques, les aus, l'arròs, afavorint les importacions i establint exempcions duaneres per a les compres a l'exterior de blat i d'altres productes bàsics, aviat els interessos particulars, atents a la bona conjuntura exportadora abans indicada, van prevaler. Com denunciava un diputat en les Corts, la política del negoci privat va triomfar sobre la política de l'interès públic.

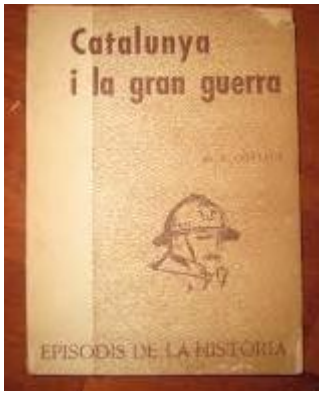
És cert que la llei Bugallat, de febrer de 1915, va intentar regular la situació, facultant al govern per poder reduir o suprimir temporalment els drets aranzelaris sobre les importacions de productes de primera necessitat i autoritzant-se a adquirir, per compte del *Tesoro*, articles alimentaris amb la finalitat de vendre'ls a preus regulats, prenent, al temps, mesures contra intermediaris i acaparadors. Però, en realitat, els efectes de la llei van ser molt limitats.

Després d'això, el ministre d'Hisenda, *Urzaiz*, torna al sistema de lliure exportació, fixant el pagament d'uns aranzels i al fet que *Villanueva*, que li va seguir en la mateixa carrera, tornés una altra vegada al règim de prohibició, la qual cosa mostra la falta d'una política clara per posar fre a l'escalada de preus i enfrontar-se als grups que s'enriquien amb l'estraperlo.

LES PARTICULARITATS A CATALUNYA

En iniciar-se el conflicte, la quasi totalitat de la classe política espanyola coincidia en la necessitat que Espanya romangués neutral. Tot i així, un cop iniciada es posà en evidència les dificultats per a mantenir aquest "Status". Els efectes s'estengueren per tot arreu, dels països en guerra als neutrals, que hagueren de fer front a una guerra interna d'espionatge, refugiats, desertors i tensions diplomàtiques. Aquests efectes desestabilitzaren encara més uns governs febles dins un sistema, el de la Restauració que ja havia entrat en crisi, i que sense el afegit del conflicte mundial, trobava ja prou dificultats per fer front als problemes interns sortir-se'n.

Pel que fa a Catalunya, aquest impacte venia a més justificat per la proximitat geogràfica amb França i el tradicional lligam econòmic i cultural. D'aquí que la mobilització de les corporacions econòmiques, per estudiar la nova situació i elaborar propostes per presentar-les al govern, feta pel president de la Mancomunitat, va sorprendre per l'operativitat i l'oportunitat tota la classe política, i el propi govern. Aquest portat per la tradicional inèrcia, encara no s'havia plantejat aquestes qüestions.



Il·lustració 14: Portada del llibre CATALUNYA I LA GRAN GUERRA, d'Eugeni Cortade per a la col·lecció Episodis de la Història. Al web www.rafaeldalmaueditor.cat

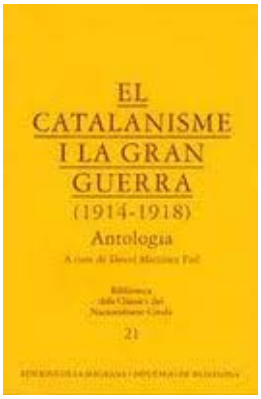
A Catalunya, l'àrea Barcelonina va ser la més influenciada per les transformacions que suposaven aquesta conjuntura. Les fonts literàries i periodístiques han deixat un abundant recull de totes, que es concreten en un creixement demogràfic sense precedents, la proliferació d'activitats econòmiques i especulatives de tots tipus, inclosos els que fan referència als "baixos fons" de la societat. La inflació i la carestia de la vida també adquiriren efectes espectaculars: el blat, aliment de primera necessitat arribà a pujar fins un 72% entre 1914 i 1918, i en la mateixa proporció augmentà el preu d'altres aliments indispensables en la dieta obrera, com les patates (un 90%) o els cigrons (70%). Tot plegat va generar unes diferències socials considerables, entre l'ostentació de que feia gala el nou ric, i la pobresa esperpèntica, la marginació, i el desarrelament que es generà, en aquells anys, d'explotació abusiva de la ma d'obra arrelada o forana al país. Les tensions socials i la resposta sindical es consoliden en aquests anys, i s'articula un moviment obrer més radicalitzat i reivindicatiu, que un cop acabat el conflicte, plantejarà molts problemes als empresaris i autoritats.

Barcelona, esdevé una ciutat cosmopolita, dirigida per una oligarquia urbana en la que participen la vella burgesia, i l'aristocràcia vinculada per diferents conceptes a la monarquia amb la nova classe sorgida dels diners fàcils guanyats a conseqüència de la guerra, on s'integren sectors professionals: advocats, notaris..., juntament amb nou-rics, especuladors, etc... que malden per fer-se un lloc en aquesta bona societat. L'esforç d'adaptació i acoblament a aquesta nova estructura social, i a les noves formes generades per aquells temps, són reflectits per *Josep Mª de Sagarra*, en la seva novel·la "*Vida Privada*" (1932).

Gran Guerra i catalanisme.

El panorama polític català al juliol i l'agost del 1914 es caracteritzava per la consolidació electoral de la *Lliga Regionalista* després de la seva victòria a les generals del març d'aquell mateix any. A més, la Lliga havia capitalitzat l'èxit de la consecució de la *Mancomunitat*. Per contra, el republicanisme català s'enfonsava en una gran crisi. Tant la *Unió Federal Nacionalista Republicana (UFNR)* com els

republicans lerrouxistes obtenien resultats electorals negatius. Una raó important era l'abstencionisme de les classes populars catalanes (sobretot urbanes), que preferien opcions socialment més avançades com l'anarquisme. A més, la *UFNR* va perdre el suport de sectors nacionalistes a causa de la seva aliança electoral amb els lerrouxistes al març del 1914. Però tampoc no existien alternatives serioses a la *UFNR* des del catalanisme d'esquerres, i els nacionalistes radicals de la *Unió Catalanista* mantenien les seves posicions apolítiques, frustrant possibles conversions al socialisme.



Il·lustració 15: Portada del llibre EL CATALANISME I LA GRAN GUERRA, de David Martínez Fiol per a la Biblioteca dels clàssics del nacionalisme català. Al web www1.diba.cat/llibreria/

El nacionalisme radical i el republicanisme catalanista van trobar en la Gran Guerra una oportunitat excepcional per generar una mobilització política que els comportés un renovat prestigi en el conjunt de l'entramat social del Principat. Així, es van proclamar defensors de l'Entesa, considerant que França i Anglaterra eren exemples de tolerància i llibertats democràtiques, especialment la primera com a república hereva de la revolució del 1789. A més, els francòfils catalanistes s'oposaven al Reich alemany i a l'Imperi Austro-Hongarès perquè simbolitzaven l'autoritarisme, l'imperialisme i l'opressió de les petites nacionalitats.

Els nacionalistes francòfils van identificar la Gran Guerra amb una lluita d'alliberament nacional. Així, van plantejar que el triomf dels aliats havia de significar la fi de les guerres, de les monarquies autoritàries i de l'imperialisme. Com a conseqüència, havia d'aparèixer un món nou democràtic i republicà que despertés i alliberés les nacionalitats sotmeses. Dins l'Estat espanyol, aquesta transformació mundial s'havia de traduir en l'ensulsiada de la monarquia borbònica i la proclamació d'una república federal que reconeixeria els drets autonomistes de Catalunya.

Perquè aquests objectius reeixissin, els aliadòfils nacionalistes van considerar que calia col·laborar com fos amb la causa de l'Entesa i demostrar que la neutralitat de l'Estat espanyol era, en realitat, una forma de germanofília encoberta. Fou així que figures del catalanisme proaliat, com *Antoni Rovira i Virgili* o *Alfons Maseras i Galtés*, van plantejar a través de conferències i pamflets que s'havia de presentar el problema espanyol i la qüestió nacional catalana als governs de l'Entesa. Calia que els aliats coneguessin i reflexionessin sobre aquestes problemàtiques per tal que hi posessin remei, encara que fos pressionant *Alfons XIII* i la monarquia.

Fruit d'aquestes tesis va ser la gran activitat periodística. Aparegueren publicacions com "*La Nació*", "*La Publicidad*", "*Iberia*", "*L'Esquella de la Torratxa*" o "*La Campana de Gràcia*". En aquestes revistes i diaris va veure la llum, al març del 1915, el *Manifest dels Catalans*, pamflet que mostrava la solidaritat d'un sector d'intel·lectuals i de polítics del Principat vers la causa aliada. Anava signat per nacionalistes radicals, republicans catalans, però també per destacats prohoms de la *Lliga* com *Josep Bertran i Musitu* o *Pere Rahola i Molinas.*

Del conjunt d'iniciatives proaliades a Catalunya destacà, per la seva peculiaritat, l'activitat bèl·lica d'un miler de catalans que s'enrolaren abans i durant la Gran Guerra en els rengles de la *Legió Estrangera francesa*. La premsa francòfila catalanista els batejà com a voluntaris catalans i remarcà exageradament que el seu nombre era aproximadament d'uns deu mil homes. Calia impressionar els governs de l'Entesa; es volia mostrar una Catalunya més proaliada que ningú en el conjunt de l'Estat espanyol.

Aquesta propaganda francòfila va tenir al Principat la seva resposta germanòfila: Els partidaris dels anomenats imperis centrals disposaven de publicacions com "*El Correo Catalán*", "*Germania*" o "*El Heraldo Germánico*" i procedien de sectors polítics carlins, maurins i fins i tot de la *Lliga Regionalista*, com era el cas de *Pere Bosch i Gimpera*. En aquest sentit, el regionalisme no mostrà una unitat de criteri en el debat entre germanòfils i aliadòfils, conseqüència, en certa manera, de la neutralitat que la direcció de la Lliga va imposar sobre el tema.

A Catalunya, la germanofília no va tenir un contingut visceralment anticatalanista, sinó que va oferir un projecte catalanista propi que criticava el nacionalisme francòfil per separatista. El projecte germanòfil entenia l'existència d'una Catalunya amb les seves particularitats culturals i lingüístiques integrada en una Espanya nascuda amb els Reis Catòlics com a fruit d'un pacte federal (copiant la terminologia del republicanisme pimargallià) entre els regnes de Castella i d'Aragó. D'aquesta manera, utilitzant uns arguments semblants als francòfils, criticaven França com a estat centralista i la Gran Bretanya com una opressora de nacionalitats (exemplificat en el cas irlandès). En canvi, presenta-ven l'Imperi Austro-Hongarès com un model de tolerància i convivència plurinacional.

La propaganda germanòfila no va captar l'interès de les masses populars catalanes. La derrota dels imperis centrals al novembre del 1918 va fer més evident l'esterilitat del seu esforç propagandístic Però, tot i la victòria dels aliats, els francòfils catalanistes tampoc no van veure assolides les seves expectatives d'alliberament nacional i de transformació democràtica de l'Estat espanyol a mans de les potències de l'Entesa I és que aquestes no estaven disposades a trencar les relacions diplomàtiques i econòmiques amb la monarquia d'*Alfons XIII*. D'altra banda, no es volia desestabilitzar la monarquia espanyola per por que es produís una revolució semblant a la de l'octubre del 1917 a *Rússia*. I més quan l'Estat espanyol havia estat escenari d'una vaga general revolucionària a l'estiu del 1917.



Il·lustració 16: Portada del llibre ELS VOLUNTARIS CATALANS A LA GRAN GUERRA (1914-1918), de David Martínez Fiol per a Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Al web https://openlibrary.org

Els aliadòfils catalanistes tampoc no van aconseguir atreure's les classes populars del Principat. Aquestes estaven més preocupades per la pròpia subsistència que per quimèrics projectes de solució social i nacional de Catalunya a través de les ambaixades de l'Entesa. Això va significar que el republicanisme català i catalanista no pogués captar uns electors que havien de trencar una hegemonia regionalista que es va consolidar durant els anys de la Primera Guerra Mundial. Una hegemonia que s'havia consolidat a través del control de la *Mancomunitat* o amb mobilitzacions com *l'Assemblea de Parlamentaris* del 1917. Així, es constatava el fracàs del projecte polític d'uns sectors de la petita i mitjana burgesia liberal catalana que fins als anys de la Segona República no van trobar la fórmula adient per a con-solidar-se en una Catalunya colpejada per una violenta lluita de classes.

Els Voluntaris Catalans

Durant la Primera Guerra Mundial milers els joves catalans, alguns amb ciutadania francesa i d'altres no, que s'allisten com a voluntaris, amb l'exèrcit francès, contra l'imperialisme germànic i fan seus els desitjos de llibertat de moltes nacions europees. A les comarques catalanes del nord, la guerra, però va reforçar el patriotisme francès de molts catalans, i aquest patriotisme es va mitificar en la figura del mariscal *Joffre*. *Josep Joffre* va ser un rossellonès, fill de pagesos que arribà a tenir un alt grau dins

l'exèrcit francès. Va tenir molts èxits durant la Primera Guerra Mundial, i el seu retorn a *Perpinyà*, l'any 1919, va ser saludat per una delegació importants de dirigents catalanistes del Principat. També la guerra va suposar la contradicció de veure com milers de catalans, morien en les trinxeres europees defensant la bandera francesa que els estava tiranitzant. La guerra també va servir per a integrar psicològicament les terres catalanes del nord a França.

Els catalans del Principat de Catalunya, en tant que ciutadans espanyols i per tant estrangers a França, s'allistaren al *Regiment de Marxa de la Legió Estrangera*. Els nord-catalans, en canvi, per mor de llur ciutadania francesa, foren allistats als regiments francesos de l'Exèrcit de França.

Nombre

El nombre de catalans que hi participaren va ser motiu de controvèrsia durant els anys 1920, a causa de la utilització política que en va voler fer l'incipient independentisme català. Això també fou ajudat pel secretisme de les autoritats franceses durant la guerra pel que fa a les destinacions dels soldats, la seva nacionalitat i el seu nombre, cosa que facilità que molts periodistes exageressin les xifres. Hom ha parlat de 10.000 voluntaris catalans (alguns fins i tot de 20.000).

Nogensmenys, l'estudi de *David Martínez i Fiol*, basat en els arxius del doctor *Joan Soler i Pla* i en documentació de la *Legió Estrangera Francesa*, redueix la xifra a 954 voluntaris, repartits en cinc grups:

- Nascuts a Catalunya, 546
- No identificats però considerats catalans, 270
- Rossellonesos, 48
- Pancatalans, 71
- Altres no identificats, 19

D'aquests, potser uns 30 eren militants nacionalistes reals.

Significació política dels Voluntaris Catalans

Quan va esclatar el conflicte, molts catalans que es trobaven a *França* per raons diverses (alguns fugien de la justícia espanyola) es van allistar a la *Legió Estrangera*, mentre d'altres, com l'esperantista *Frederic Pujulà i Vallès*, ho feien a l'exèrcit regular.



Il·lustració 17: Reproducció de la bandera dels Voluntaris Catalans. Al web http://cerclecataladelrossello.wordpress.com/

Simultàniament, els grups catalanistes més radicals, com *Unió Catalanista*, dirigida per *Domènec Martí i Julià*, i *Esquerra Catalanista*, d'*Antoni Rovira i Virgili*, consideraren que el catalanisme havia de tenir política exterior pròpia per tal d'assolir una projecció internacional (a imitació del *Consell Nacional de Bohèmia* i de l'*Oficina de Premsa Polonesa*), i per això decidiren donar suport als voluntaris catalans que lluitaven sota bandera francesa. El suport catalanista als aliats va augmentar després de la batalla del

Marne i elevaren a la categoria d'heroi al general nordcatalà *Josep Joffre*.

Molts catalanistes participaren en la fundació de la revista *Iberia* (abril de 1915), que donava suport la causa aliada, alhora que *Frederic Pujulà* fundava la revista *La Catalogne* a París. Alhora els dirigents d'*Unió Catalanista* Joan Soler i Pla, *Alfons Maseras* i *Lluís Massot i Balaguer* contactaren amb alguns catalanistes allistats a l'exèrcit francès, com *Pere Ferrés-Costa* i *Camil Campanyà i Mas*, director de la revista *La Trinxera Catalana*. També van rebre algun suport de la revista rossellonesa *Muntanyes Regalades*. Tanmateix, fins el febrer del 1916 no es va constituir el *Comité de Germanor amb els Voluntaris Catalans*, presidit per *Soler i Pla*, per a enviar ajuda als voluntaris i canalitzar llur presència a les cancelleries europees.

El Comitè de Germanor amb els Voluntaris Catalans

Amb aquest Comité es pretenien establir un *Comité Nacional Català* inspirat en el txec. *Alfons Maseras* i *Pere Balmañà*, cap del *Centre Català* de París, van mantenir contacte amb els voluntaris i forçar la seva presència política, traduïda en la creació el novembre de 1916 del *Comité Pro Lituània*.



Il·lustració 18: Fotografia, propietat de la Bibliothèque Nationale de France, datada el 1920 durant el lliurament de la bandera dels Voluntaris al Museu de l'Exèrcit de París. Presa del web http://ca.wikipedia.org/

Els intents de buscar un líder popular entre els voluntaris foren estroncades per la mort al front del *Somme* de *Pere Ferrés-Costa* (1915) i de *Camil Campanyà* el 1916, i pel fet que el més popular, *Melcior Ferrer*, era carlí.

Durant el 1917 l'interès pels Voluntaris es va apaivagar a causa de la mort de *Domènec Martí i Julià*, el declivi definitiu de la *Unió Catalanista*, la vaga general de 1917 i *l'Assemblea de Parlamentaris*.

Això, juntament amb l'esclat de la Revolució Russa el mateix any, provocà que alguns membres de l'estat major francès veiessin als catalans com a possibles revolucionaris. El doctor *Solé i Pla* fou empresonat durant la vaga. La *Lliga Regionalista* i *Francesc Cambó*, que no havien prestat massa interès per la causa dels voluntaris, van decidir no donar-hi suport.

La Legió Estrangera de França

Els voluntaris catalans no formaven una unitat autònoma dins la *Legió Estrangera Francesa*. Ingressaren al *Regiment de Marxa de la Legió Estrangera*, subdividit aquest en el 1er, 2on i 3er regiments. La presència catalana es centrà majoritàriament en el 1er Regiment de Marxa de la Legió Estrangera.

El mite dels 10.000 voluntaris catalans

L'interès va renèixer amb els Catorze punts de *Wilson* el gener de 1918. Entre agost i setembre de 1918 aparegueren les revistes *Som* i *L'Intransigent*, on hi participaven els joves *Vicenç Albert Ballester*, *Daniel Cardona i Civit*, *Domènec Latorre i Soler* i *Josep Maria Batista i Roca*, antimonàrquiques i contràries a al Lliga, que contribuïren a la difusió del mite dels 10.000 voluntaris catalans que participaren en el conflicte.

El novembre del 1918 la *Lliga Regionalista* inicià la seva campanya a favor de l'estatut d'autonomia i tornà a interessar-se pels voluntaris amb finalitat propagandística. Alhora, *Unió Catalanista* i el *Partit Republicà Català* donaren suport al *Comitè Nacional Català*, recentment constituït a París per *Daniel Domingo i Montserrat*. *Francesc Cambó* viatjà a París per a entrevistar-se amb *Henri Poincaré*, però el *Comte de Romanones* va arribar-hi abans i el deixà en fora de joc. El 26 de gener de 1919 redactaren un text alternatiu d'estatut, però la previsible radicalització de *Cambó* es va esvair després de la vaga de la *Canadenca* (1919). Finalment, *Cambó* acceptà un ministeri al govern espanyol i va perdre tot interès en el tema.

El *Comitè Nacional Català* va romandre a París com a un òrgan residual d'exiliats i emigrats radicals, que va funcionar com a oficina de suport a *Francesc Macià* i a *Estat Català* durant la dictadura de *Miguel Primo de Rivera*.

Canvis polítics a Catalunya

Fraccionada i desacreditada la *Unió Federal Nacionalista Republicana (U.F.N.R.)* després de la derrota electoral que va sofrir com a conseqüència d'haver-se coalitzat amb el *Partit Republicà Radical* de *Lerroux*, trobant-se cada dia més desacreditats i afeblits els lerrouxistes mateixos, durant uns quants anys la *Lliga Regionalista* no va tenir enfront seu cap adversari que pogués fer perillar la posició hegemònica que havia adquirit al Principat.



Il·lustració 19: Els protagonistes de la política catalana. D'esquerra a dreta Francesc Layret, Marcel·lí Domingo, Antoni Rovira i Virgili i Domènec Martí i Julià. Fotomuntatge de l'autor

Els nous partits catalanistes d'esquerra, nascuts de la desfeta de la U.F.N.R. van estar:

- *Bloc Republicà Autonomista*, dirigit per *Francesc Layret* i *Marcel·lí Domingo*
- *Partit Republicà Català*, dirigit per *Marcel·lí Domingo*, *Francesc Layret*, *Ramon Noguer i Comet*, *Gabriel Alomar*, *Alfred Pereña*, *August Pi i Sunyer* i *Lluís Companys*, mai no van comptar amb suficients adeptes.
- Esquerra Catalanista, orientada per *David Ferrer*, *Enric Maynés*, *Amadeu Peig* i *Antoni Rovira i Virgili*, aviat es va fusionar amb la *Unió Catalanista*.

La *Unió Catalanista*, malgrat que quantitativament havia perdut molt de la seva força, conservava l'antic prestigi moral. Des que, l'any 1903, el *Dr. Domènec Martí i Julià* n'ocupà la presidència, s'havia anat desplaçant cap a l'esquerra, fins que es declarà obertament socialista. El 15 de juny de 1915, a la sala d'actes del C.A.D.C.I., el *Dr. Martí i Julià* va exposar les noves orientacions de la *Unió Catalanista*. En afirmar que el nacionalisme reivindicatiu i el socialisme convergien i formaven un tot inseparable, va fer notar com el socialisme científic s'havia fet plenament seu el principi del dret d'autodeterminació de les nacionalitats oprimides.

La *Unió Catalanista*, en fer-se seva la doctrina socialista-independentista del *Dr. Martí i Julià*, esdevé el primer partit socialista de Catalunya, antecedent immediat de la *Unió Socialista de Catalunya*. Al mateix temps, les doctrines polítiques del *Dr. Martí i Julià* influeixen d'una manera ben notable en la configuració del pensament polític de *Francesc Macià* i del seu *Estat Català*, el qual, fusionat amb les restes del *Partit Republicà Català* i d'altres grups més o menys pimargallians procedents, en part, de la descomposició de la *U.F.N.R.*, donarà naixença a l'*Esquerra Republicana de Catalunya* (març del 1931).

Però si bé el pensament radicalment nacionalista i socialista del *Dr. Martí i Julià* té una àmplia projecció damunt el futur catalanisme, la *Unió Catalanista*, contra tot el que hom intentava, no es va convertir en el gran partit socialista català que havia de donar cohesió i força al moviment obrer del Principat. El *Dr. Martí i Julià* i el seus col·laboradors de la *Unió Catalanista*, igual que *Layret* i els seus companys del *Bloc Republicà Autonomista* i del *Partit Republicà Català*, toparen amb la tossuderia apoliticista del sindicalisme de Catalunya.

Per raó de la debilitat de l'esquerra catalana, durant uns quants anys la *Lliga Regionalista* s'afiançà i esdevingué la força política més important del Principat.

La Lliga havia nascut com una potent força renovadora en començar el segle XX, i la seva combativitat obrí un solc profund per on el catalanisme liberal anava soscavant el muntatge del caciquisme dels partits de la monarquia restaurada; però l'oportunisme, que es trobava fortament arrelat en els seus fonaments (fusió *Unió Regionalista*), féu que la democràcia burgesa -en tots context general de l'estat espanyol-, dins Catalunya, en fre moderador com a conseqüència, de la lluita per catalanes. Succeeix, però, que l'audàcia dels plantejaments l'exacerbament anticatalanista del maquiavel·lisme arribà a l'extrem de del *Centre Nacional Català* amb la impulsora del catalanisme i de la moments força progressista en el la *Lliga Regionalista* es convertís, dels combats per la democràcia i, les reivindicacions nacionals l'impacte de la Guerra Europea, nacionalistes del *Dr. Martí i Julià* i govern de Madrid, que en el seu fomentar i protegir l'entesa electoral de la *U.F.N.R.* amb les forces tradicionalment anticatalanistes del Principat, produïren una radicalització dels sentiments nacionalistes en amplis sectors de la *Lliga*, particularment en les seves joventuts. I, juntament amb la radicalització del sentiment nacionalista, s'hi produí un nou decantament cap a posicions més liberals i progressistes; i hi ha un moment que sembla com si les principals figures de la *Lliga Regionalista* haguessin recuperat l'empenta progressista i l'esperit de lluita que els singularitzà a l'última dècada del segle XIX i que els convertí en destacats capdavanters de moviments com el del tancament de caixes.



Il·lustració 20: Insígnia de solapa de la Lliga Regionalista-Barcelona. Del web www.todocoleccion.net

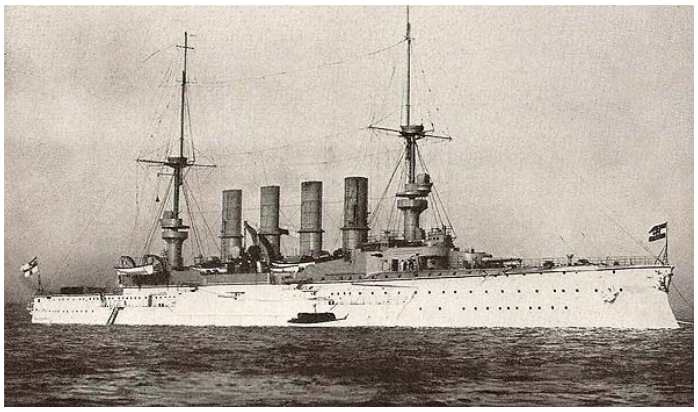
Una vegada més, i per un quant temps, recuperen aquella embranzida que havia produït el pànic en les oligarquies de l'Espanya latifundista. Sembla que, altra vegada, la part de la burgesia catalana integrada a la Lliga serà capaç d'aplanar el camí a la democràcia peninsular i a l'autodeterminació de Catalunya. Per Catalunya i l'Espanya Gran (març del 1916), document signat pels senadors i diputats de la *Lliga*, redactat per *Prat de la Riba* quan encara semblava ben possible la victòria dels imperis centrals, podríem dir que marca l'inici de la nova etapa.

LA GUERRA SUBMARINA

En 1914 els soldats de les Armades alemanyes i britàniques creien que la seva guerra seria una gran confrontació de vaixells enormes. Però en tota la guerra va haver-hi un sol enfrontament naval. La resta de la guerra naval va ser molt diferent del que s'esperava. Va ser una guerra dominada per una nova arma: el submarí.

Va ser una guerra de bloquejos i enfonsaments a gran escala i que abans de la victòria final va ser font de desenganys i desastres. Però, sobretot, va ser una guerra d'innovació i avanços tecnològics sorprenents, des dels cels a la profunditat dels oceans.

La guerra que no va ser



Il·lustració 21: Creuer cuirassat SMS Scharnhorst de la Kaiserliche Marine, construït a les drassanes Blohm und Voss d'Hamburg. Avarat el març de 1906. Del web www.cityofart.net

Gran Bretanya és una illa petita que depèn del comerç, i per mantenir les rutes comercials obertes i segures necessitava controlar el mar, cosa que havien fet des de la batalla de Trafalgar. Però en la dècada anterior a la Primera Guerra Mundial la supremacia naval britànica s'enfrontava amb un altre desafiament. Des que s'havia convertit a Emperador d'Alemanya en 1888, el *Kàiser Guillermo II* estava decidit a construir un imperi d'ultramar per competir amb altres nacions europees. Per aconseguir el seu imperi havia de crear una armada. Les ambicions del *Kàiser* i la decisió de Gran Bretanya de mantenir la supremacia en el mar van portar a una carrera armamentística naval molt costosa. La base d'aquesta carrera era un nou tipus de nau de guerra dissenyada pels britànics construïda per primera vegada en 1905: el cuirassat. Eren vaixells enormes i superaven en armament a totes les naus anteriors. El cuirassat introduïa dos canvis fonamentals en la tecnologia dels vaixells de guerra. Primer substituïa l'armament principal de quatre canons per un armament de vuit o deu canons. En segon lloc va introduir a poc a poc els motors turbina de gran potència i va augmentar la velocitat de la flota. Això representava un salt interestel·lar en les capacitats del vaixell, i durant vuit anys es va sostenir una carrera contrarellotge per construir vaixells cada vegada més grans i més potents.

L'Almirall *John Arbuthnot Fisher*, que va exercir una profunda influència en el desenvolupament estratègic i en la modernització i innovació de l'Armada Britànica de principis del segle XX, inventor del cuirassat, va dir que davant ell totes les altres naus perdien importància: *"L'única cosa que importa és el nombre de cuirassats. No importa qui vulgui combatre amb un cuirassat, el cuirassat se'ls empassa sencers. És com un armadillo davant una formiga, el armadillo treu la llengua i llepa les formigues"*[20].

Quan es va declarar la guerra a l'agost de 1914 Alemanya havia construït tretze cuirassats contra els vint-i-u de Gran Bretanya. Els marins de tots dos bàndols estaven desitjant posar a prova les seves

[20] L'Almirall John Arbuthnot Fisher en una carta a un col·lega el febrer de 1909

noves armes. "*Hi ha un gran entusiasme i arriben reclutes cada dia. Tant de bo la flota alemanya surti al mar. L'esborraríem del mapa en dos minuts*"[21], el tinent *Eric Woodruft* va escriure aquesta cita.

Els alemanys estaven igual d'emocionats. En 1914 el mariner *Richard Stumpf* va escriure mentre esperava amb la resta de la flota alemanya d'alta mar. "L'alegria i l'emoció no tenien límits i van durar fins a entrada la nit. El que tant havíem esperat i temut s'havia fet realitat. Havíem construït una Armada per lluitar contra aquests anglesos falsos i traïdors"[22].

Però el cost i el prestigi dels cuirassats van tenir un efecte sorprenent: ningú podia permetre's perdre un. L'almirall *John Ruhworth Jellicoe*, comandant de la *Gran Flota* ancorada a la *Base de Scapa* Flow, no volia ni deixar-los sortir del port, deia al seu llibre *La Grand Fleet: 1914-1916, la seva creació, desenvolupament i treball* (1919): "*Si hi ha possibilitats de destruir vaixells pesats de l'enemic està molt bé córrer certs riscos, però tret que les probabilitats siguin bastant altes no crec que hàgim de córrer aquest tipus de riscos*"[23].



Il·lustració 22: Postal de tribut a l'almirall John R. Jellicoe. Es pot llegir EL VIGILANT DEL NOSTRE IMPERI, i a sota ATACAR! ATACAR AMB FORÇA!! i TORNAR A ATACAR!!! Del web http://intheboatshed.net

La seva por principal era que si treia aquesta flota de combat tan caríssima al mar i perdia una batalla és possible que, tal com ell deia, perdés la guerra en una tarda. Així que havien dues flotes ancorades en els ports, en les seves casernes generals o bases, oposant-se mútuament i que en certa manera estaven en punt mort perquè ni tan sols es feien a la mar. Van tenir tanta compta que fins el cap de dos anys de guerra les flotes de tots dos bàndols no es van enfrontar en una veritable batalla naval.

Les naus de combat enormes eren, en certa manera, les descendents de l'època de Nelson, com la idea de llançar una quantitat enorme de metall a gran distància per destruir a l'enemic. Durant la Primera Guerra Mundial aquest concepte de grans flotes nacionals que s'enfronten i lluiten i decideixen el resultat de la guerra es va demostrar totalment equivocat. La guerra va canviar. La noblesa i l'elegància van canviar. El que importava era la logística, la supervivència, la protecció del comerç i la derrota de l'enemic.

Com a exemple, faltant poc més de 5 mesos pel final de la guerra, el 10 de juny de 1918, el cuirassat estrella de la marina austríaca, el *SMS Szent István*, un monstre de 152 m metres d'eslora que desplaçava 20.000 tones amb una tripulació de 1087 mariners, va salpar cap al Adriàtic. Immediatament va ser tocat per dos torpedes italians de 450 mm llençats des de la llanxa antisubmarina MAS-15, un petit vaixell d'amb prou feines 12 tones. Va trigar només tres hores i mitjana a enfonsar-se. El més sorprenent és que van morir només 89 homes. Però la derrota de la gran nau de guerra va ser evident per a tots.

[21] El tinent Eric Woodruft en una carta al seu germà el setembre de 1914
[22] A les Memòries del mariner alemany Richard Stumpf
[23] L'almirall John Ruhworth al seu llibre *La Grand Fleet: 1914-1916*

La nova arma: el submarí

El desenvolupament del submarí potser hagi estat l'avanç tecnològic més important de la Primera Guerra Mundial. Però encara que va evolucionar fins a convertir-se en un arma formidable, els seus orígens es remuntaven fins a gairebé dos-cents anys. Existeix una gran varietat de vehicles aquàtics que podrien denominar-se submergibles, com el "tortuga" amb el qual es va fer un intent d'atac a un navili britànic durant la Guerra d'Independència d'Estats Units.

Robert Fulton, inventor americà establert durant anys a França i considerat el creador del vaixell de vapor, va estar pioner ja que proposà al Directori revolucionari francès, que estava en guerra contra Anglaterra, un submarí anomenat Nautilus. Això passava 70 anys abans del llibre de *Jules Verne*. Els assajos del submarí , en 1801, no convenceren les autoritats franceses.

Però el pare del submarí modern va ser un nord-americà nascut a Irlanda, de nom *John Philip Holland* qui durant la dècada de 1880 va perfeccionar la manera de facilitar la immersió i la maniobrabilitat sota l'aigua. *Holland* va usar tancs d'aigua i d'aire comprimit per fer-los submergir i emergir. També va fabricar un primer prototip fallit amb motor de combustió interna que li va portar a fabricar el llegendari *Feniam Ram*. En 1898 va acabar de construir el submarí *Holland*, de 16 metres, dotat d'un motor de gasolina per a la navegació de la seva superfície i un motor elèctric per navegar submergit. En 1900, l'Armada d'Estats Units va acceptar, a títol experimental, l'*Holland*. La patent va ser comprada per *Vickers*, a Gran Bretanya. L'any 1899 *Isaac Rice* va fundar l'empresa *Electric Boat Company* (actualment *General Dynamics Electric Boat*) per fabricar els dissenys d'*Holland* que encara avui segueix construint submarins.



Il·lustració 23: John Philip Holland sortint d'un dels seus submarins. Del web http://en.wikipedia.org

Els primers submarins estaven propulsats per motors de gasolina per navegar en superfície i motors elèctrics per fer-ho en immersió Això era a causa que els motors de combustió interna necessiten oxigen per funcionar i, per tant, només es podien emprar a la superfície. Els motors elèctrics no necessiten oxigen i eren els utilitzats sota l'aigua. Els primers motors de gasolina emprats eren susceptibles d'explotar en els límits d'una petita nau i els gasos nocius que emetien feien la vida impracticable a l'interior del submarí.

Progressivament es va descobrir que el combustible dièsel era menys inflamable que la gasolina i que aquests motors eren la millor solució per navegar en superfície. Podien emprar bateries en immersió i recarregar-les mitjançant els motors dièsel quan navegaven en superfície.

Encara que havia estat un nord-americà nascut a Irlanda qui va desenvolupar el submarí modern seria Alemanya qui es col·locaria al capdavant de la tecnologia subaquàtica al llarg de la Primera Guerra Mundial.

A l'agost de 1914, totes les divisions navals combatents posseïen petites flotes de submarins, però, en el termini de dos anys, els importants programes de construcció van fer que centenars de submarins entressin en servei. En aquells dies, l'existència del submarí ja havia forçat a la total revisió de l'estratègia naval convencional i a la protecció o interrupció del comerç per mar.

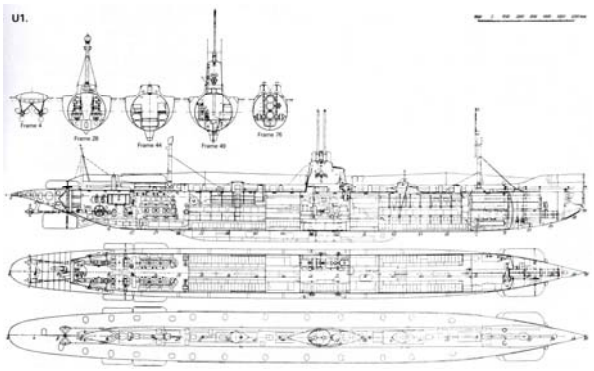
Alemanya va tractar de contrarestar la superioritat naval de Gran Bretanya desenvolupant un navili submergible. Altres països, especialment Gran Bretanya, van formar grans flotes submarines, però la ràpida desaparició de la majoria dels vaixells enemics d'alta mar va fer que els submarins tinguessin pocs objectius potencials.

El gran avantatge del submarí era la seva capacitat de submergir-se doncs els bucs de superfície no tenia mitjans per detectar-lo sota l'aigua i molt menys per atacar-ho. Fins i tot encara que podessin, els submarins disposaven de torpedes, un arma que podia enfonsar un buc de guerra blindat amb un sol tret. Els seus desavantatges eren menys evidents, però es van ser desvetllant durant la campanya. Un submarí submergit estava pràcticament cec i immòbil; els submarins d'aquella època tenien una velocitat limitada sota l'aigua i una baixa resistència pel que necessitaven estar en posició abans d'un atac. En superfície la seva velocitat, al voltant dels 15 nusos, era també menor que la velocitat de creuer de la majoria de bucs de guerra i un terç menys que la dels cuirassats més moderns.

Al principi els submarins romanien relativament prop de la superfície i no s'allunyaven dels ports, però els canvis estratègics els van portar a grans distàncies. A una profunditat d'entre 60 i 80 metres i desplaçant-se a una velocitat de 8 nusos en immersió i 15 en superfície es van convertir en armes molt agressives.

Els britànics empraven els submarins per a patrulles de suport de la flota de superfície. Els submarí alemanys tenien un propòsit completament diferent, es van convertir en caçadors solitaris i van donar a Alemanya l'única arma naval realment eficaç de tota la guerra.

El 22 de setembre de 1914 aquesta nova arma submarina va mostrar el seu potencial de destrucció. Tres naus de combat britàniques una mica antiquades el *Aboukir*, el *Hogue* i el *Cressy* van ser enfonsats en un sol dia pel submarí alemany U-9 al comandament del *Kapitänleutnant Otto Weddigen*. Un guarda marina britànic, *W. Wykham*, va escriure el 25 de setembre de 1914 a casa seva explicant com va sobreviure. "*Benvolguda àvia, he viscut alguna cosa molt emocionant. Ens ha despertat un xoc tremend i tot el vaixell ha tremolat. El Aboukir es va enfonsar de sobte i ens deixem caure per la borda fins a l'aigua. Vaig nedar fins al Hogue i estava pujant abordo quan també ho van atacar i es va enfonsar en tres minuts. Llavors vaig nedar fins al Cressy i allí em van donar una tassa de xocolata, però quan l'acabava el van enfonsar també. Vaig tornar a saltar i em van recollir quan portava tres hores en l'aigua*"[24]. L'acció va costar la vida a 1.135 mariners.



Il·lustració 24: Plànols del veritable primer U-Boote alemany, l'U-1 de 1906 . Del web http://www.heiszwolf.com

En 1918 els alemanys comptaven amb una flota de 44 unitats de diversa grandària, que anava des dels costaners de curt abast, amb una tripulació de 24 persones fins als gegantescs de 1.500 tones amb una tripulació de 60.

Els alemanys també van treballar per perfeccionar el torpede, un arma que convertiria els seus submarins en letals. S'utilitzava aire comprimit o gas calent per propulsar una turbina a l'interior del

[24] El guarda marina britànic, W. Wykham, a una carta de 1914 a la seva àvia

torpede, que al seu torn cap a girar l'hèlix exterior. Això va millorar la seva velocitat i precisió durant el transcurs de la guerra. Les turbines van permetre el desenvolupament dels torpedes aconseguint un major abast i velocitats de fins a 24 nusos (uns 55 Km/h) en llargues distàncies. Contenien TNT o pólvora de cotó i podien ajustar-se a la profunditat i direcció adequades.

Els submarins tenien també canons en coberta per a blancs aïllats o indefensos, als quals era més barat disparar amb artilleria per enfonsar-los que gastar un torpede, molt més car.

Els submarins alemanys van enfonsar més de 6.500 bucs aliats. Un solament d'ells va aconseguir fer naufragar 224. Però la clau del submarí no estava en la seva potència de foc, la seva arma principal era el sigil.

La guerra conta el comerç: els bloquejos

L'Imperi Alemany recorria a les importacions per a l'alimentació de la seva població i per a la producció d'aliments i productes químics com a fertilitzants. El Regne Unit recorria a elles per a la importació d'aliments i matèries primeres per a la seva indústria. No és estrany doncs que ambdues potències es tractessin de bloquejar entre si.

El bloqueig de la Triple Entesa

Els britànics eren amos dels mars des de feia més d'un segle, comptant amb majors i millors navilis de superfície que qualsevol altra nació; a això calia afegir-li un vast imperi colonial que abastava una sisena part de totes les terres emergides.



NEW GERMAN SUBMARINE WAR ZONE OF FEBRUARY 1, 1917

Il·lustració 25: Les àrees ombrejades mostren la zona de guerra submarina sense restricció anunciada per Alemanya el 1 febrer 1917. Del web www.archive.org

Mentre els cuirassats es quedaven en el port, la resta de l'Armada Britànica es va dedicar a matar de gana a Alemanya organitzant un bloqueig i tallant-los el comerç amb el món exterior. L'11 de novembre de 1914, l'almirall *John Arbuthnot Fisher*, Primer Lord Naval, va declarar com a zona de guerra el mar del Nord i va instituir canals obligatoris per als països neutrals cap a Holanda i Escandinàvia, amb escala de visita obligatòria a Anglaterra. Al mateix temps, no només les zones costaneres, sinó també els llocs més recòndits van rebre camps de mines.

Atès que els britànics tenien una flota molt més gran de creuers i destructors, aviat es van fer amb el control del mar del Nord i van aconseguir interceptar tots els vaixells mercants dels països neutrals que es dirigien a ports alemanys. Els britànics simplement ancoraven el vaixell neutral en un dels seus ports i compraven el carregament per al seu propi ús. Els neutrals no es disgustaven massa, es reduïa el temps de viatge, tornaven

abans a casa i els pagaven tot el carregament. Ningú l'hi prenia a malament, excepte, és clar, els alemanys.

El bloqueig va ser inusualment restrictiu ja que fins i tot els productes alimenticis eren considerats com a contraban de guerra. Els alemanys ho van considerar com un flagrant intent de matar de gana al poble alemany per aconseguir la seva submissió.

Els mariners alemanys tenien de conformar-se amb veure com la superioritat naval permetia a Gran Bretanya avituallar-se per a la guerra, mentre el seu país havia de sofrir privacions. "*Quan vèiem la quantitat de vaixells que arribaven a Gran Bretanya. Quan vèiem com s'esforçava l'enemic a importar des de tots els punts del planeta els materials que alimentaven les seves energies per lluitar contra nosaltres, és com si veiéssim la nostra sentència*"[25].

L'Imperi Britànic va aconseguir mantenir el bloqueig sobre les costes alemanyes, contribuint de manera decisiva a la seva derrota militar en 1918.

Les campanyes de Guerra Submarina Sense Restriccions de La Triple Aliança

La pròpia guerra submarina es pot dividir en dues campanyes diferents: la lliurada contra els bucs de guerra i la lliurada contra els bucs mercants. Al principi de la guerra, els planificadors navals pensaven gairebé exclusivament en termes de la primera, i alguns dels primers èxits dramàtics alemanys van ser la causa que els comandants de les flotes de superfície tinguessin una por constant als submarins i no estiguessin disposats a arriscar els seus vaixells en aigües enemigues. No obstant això, en termes de les baixes reals, els submarins van tenir molt poc impacte en els principals exèrcits navals.



Il·lustració 26: Cinta de lepant amb la inscripció KAISERLICHE MARINE, marina imperial alemanya. Del web www.wiju.es

El submarí aconseguia apropar-se al seu objectiu sense ser vist, però quan es tractava i mercants el factor sorpresa passava de ser una qualitat única a convertir-se en un problema legal i diplomàtic. Segons les lleis internacionals un vaixell de guerra atacant de qualsevol bàndol havia de donar senyals d'avís als mercants perquè es detinguessin, abordar-los i inspeccionar el carregament. Si aquest resultava ser una ajuda per a l'enemic, l'atacant estava obligat a deixar que la tripulació mercant abandonés el vaixell sana i estàlvia. Només llavors podien enfonsar-ho.

Naturalment detenir els vaixells i seguir tot el procediment robava als submarins tots els avantatges que tenien en atacar vaixells mercants. "*Era un arma traïdora, un arma indigna dels britànics*", com va dir un comentarista britànic.

La guerra en les trinxeres del front occidental estava en punt mort. Els alemanys no aconseguien cap avanç contra els britànics i francesos en terra. L'única forma d'avançar era tallar-li a Gran Bretanya les rutes comercials que li donaven la vida.

La primera teoria de la guerra contra el comerç sense restricció era dictada per l'almirall *Friedrich von Ingenohl*, comandant en el mar del Nord en 1915, després que els seus aliats haguessin declarat als queviures com a contraban de guerra.

[25] De les Memòries del comandant de submarí W. Furbringer

El canceller alemany *Theobald von Bethmann Hollweg* va pensar que el bloqueig submarí, basat a disparar sense previ avís, podria enfadar a Estats Units i a la resta de països neutrals. No obstant això va ser incapaç de contenir les pressions per prendre tal mesura.



Il·lustració 27: Il·lustració de l'almirall von Ingenhol publicat a la premsa noruega el febrer de 1908. Del web http://gamle-avisklipp.origo.no

El 4 de febrer de 1915 l'almirall *Hugo von Pohl*, comandant de la Flota d'Alta Mar alemanya va publicar un avís en el *Deutscher Reichsanzeiger* (Gaseta Imperial Alemanya):

"*Les aigües al voltant de Gran Bretanya i Irlanda, incloent la totalitat del Canal de la Manxa es declaren com una zona de guerra. Del 18 de febrer d'ara endavant tots els bucs mercants enemics que es trobin en aquesta zona seran destruïts sense distincions de la bandera que porti o els seus passatgers.*

Els bucs neutrals també corren un seriós risc en aquesta zona ara en guerra perquè de cara als perills de la guerra en el mar i l'autorització britànica del 31 de gener de l'ús de bucs neutrals, no sempre és possible prevenir atacs contra les naus enemigues"[26].

La força alemanya submarina estava principalment fondejada en *Ostende, Bèlgica*, donant als submarins un millor accés a les rutes marítimes al voltant d'Anglaterra. Els alemanys van fer ús d'aquest avantatge i amb 20 submarins van començar el bloqueig naval.

Al novembre de 1915 el comandant en cap de l'Armada alemanya, l'almirall *F. von Ingenhol*, va escriure: "*El submarí no pot perdonar la vida a la tripulació dels vaixells de vapor. Ha de manar-los al fons amb les seves naus. Així s'alertarà a totes les línies marítimes i el perill que correran les vides de les seves tripulacions serà un bon motiu perquè cessi tot el comerç naval amb Anglaterra en molt poc temps. La gravetat de la situació exigeix que deixem a un costat els escrúpols*"[27].


The New York Times. EXTRA

LUSITANIA SUNK BY A SUBMARINE, PROBABLY 1,260 DEAD; TWICE TORPEDOED OFF IRISH COAST; SINKS IN 15 MINUTES; CAPT. TURNER SAVED, FROHMAN AND VANDERBILT MISSING; WASHINGTON BELIEVES THAT A GRAVE CRISIS IS AT HAND
Il·lustració 28: Portada de The New York Times del 8 de maig de 1915. Del web www.oldmagazinearticles.com

En tres mesos els submarins van enfonsar 115 vaixells. Però llavors els alemanys van atacar tres vaixell, el *Harpalyce*, un vaixell de socors que portava aliments a Bèlgica (el 10 d'abril de 1915); el *RMS Lusitània*, creuer de passatgers de la *Cunard Line* (el 7 de maig de 1915, amb 1.198 morts, 128 d'ells nord-americans), el *SS Arabic*, vaixell de línia de la *White Star Line* (el 19 d'agost de 1915, amb 44 morts, 3 d'ells nord-americans). Això va donar lloc a un llarg intercanvi de correspondència diplomàtica entre Alemanya i Estats Units, a conseqüència del qual el Govern alemany es va comprometre a suspendre l'activitat dels seus submarins per un període de sis mesos en totes les zones menys la del Mediterrani.

[26] Primer avís de guerra submarina sense restriccions publicat al Deutscher Reichsanzeiger el 1915
[27] L'almirall F. von Ingenhol al Memoràndum de novembre de 1915

Al febrer de 1916 es va reprendre la guerra submarina sense restriccions cosa que va indignar els Estats Units. El seu Secretari d'Estat, *William Jennings Bryan*, va enviar el següent telegrama a l'Ambaixador americà a Berlín: "*Tal com s'ha demostrat en les últimes setmanes, no poden usar-se submarins contra els vaixells mercants sense violar tot un seguit de principis sagrats de justícia i humanitat*"[28].

El comerç estava subjecte als atacs d'un enemic invisible. Un torpede podia enfonsar-los abans que poguessin enviar una trucada de socors o intentar escapar. Creuers de línia, vapors, mercants, vaixells de pescadors, homes, dones i nens estaven a la mercè de l'enemic invisible.

En la primavera de 1916, tement que els Estats Units es veiessin provocats i entressin en la guerra, Alemanya va donar per acabada la seva segona campanya de guerra submarina sense restriccions, durant la qual els seus submarins havien enfonsat 212 vaixells.

Després de constatar l'atzucac de la flota de superfície després de la *Batalla de Jutlandia*, el cap de l'Estat Major de la marina alemanya, *Henning von Holtzendorff*, va recolzar la difusió del *Memoràndum Kalkmann*. Aquest informe subratllava la necessitat d'una resolució del conflicte abans de la tardor de 1917. Estimava en 10.750.000 tones de vaixells mercants ocupats a transportar aliments a Gran Bretanya i preveia un termini de cinc mesos perquè els submarins alemanys destruïssin el 61% d'aquest tonatge, molt especialment el procedent d'Holanda i Escandinàvia. Això obligaria a Londres a capitular. El considerava un mètode ràpid i barat per aconseguir la victòria en 1917. Però reconeixia la penosa impressió que causaria en els neutrals, la necessitat per tant de reforçar les defenses davant Dinamarca i Holanda, i el risc real que Estats Units intervingués al costat dels Aliats.

Informes posteriors del ministre d'Exteriors, *Arthur Zimmermann*, i l'ambaixador a Washington van notificar que la població nord-americana semblava poc entusiasta davant la perspectiva d'involucrar-se en una guerra. Es considerava que el total de les tropes d'infanteria nord-americanes actives era de 108.399 efectius més els 132.194 de la Guàrdia Nacional, i encara que s'iniciés un reclutament a gran escala, el seu entrenament portaria almenys un any. En definitiva, fins i tot en cas d'intervenció, els Estats Units no eren una amenaça immediata en els fronts europeus. Per altra banda només podria aportar 1.700.000 tones de mercants, el que li provocaria dificultats per moure les seves tropes a Europa.



Il·lustració 29: Portada del llibre La Guerra Submarina sin Restricciones, de Johannes Spiess. Buenos Aires. Editorial Toba, Edició de 1956. Del web http://canutolibros.com

El tàndem *Erich Ludendorff* , cap de l'Estat Major, i *Henning von Holtzendorff* defensaven aquesta solució davant la reticència del *canceller Theobald von Bethmann-Hollweg*, que el desembre de 1916 proposa un acord de pau al *Reichtag*, Parlament alemany, que permetia a Alemanya mantenir els territoris ocupats.

El 22 de novembre de 1916 l'almirall *Reinhard Scheer*, Comandant en Cap de l'Armada, es va entrevistar amb *Hindenburg*, que el va convèncer per donar el vist-i-plau definitiu al pla. Les xifres

[28] Telegrama de William Jennings Bryan, Secretari d'Estat nord-americà a, va enviar el següent telegrama a l'Ambaixador americà a Berlín

d'enfonsaments assolits pels Unterseebootes en 1916 avalaven les expectatives: 2.327.000 tones de mercants aliats o neutrals en comerç amb ells, a canvi de 22 submergibles perduts. Al desembre es va donar llum verda a l'*Admiralstab*, l'oficina naval, per mobilitzar les forces de submarins existents.

Quan *David Lloyd George*, Primer Ministre britànic, va rebutjar la proposta de pau del canceller alemany, *Ludendorff* va creure que "*la guerra submarina seria empresa ara amb major vigor*". Però *Bethmann-Hollweg* encara va endarrerir la decisió a l'esperar a rebre la resposta dels Estats Units a la seva proposta. Mentrestant, els consellers navals del *Kàiser Guillermo II*, *Müller* i *Capelle* abraçaven les tesis del Memoràndum. L'informe de *Capelle* ratificava que en sis mesos la flota anglesa estaria reduïda al 50%, i considerava que el mateix èxit de l'ofensiva descoratjaria qualsevol acció hostil dels països neutrals.

A la conferència imperial del 9 de gener de 1917 de *Pless*, *Bethmann-Hollweg* va consentir en la guerra submarina sense restriccions davant la unanimitat a favor de la mateixa. En aquella reunió es va afegir a les bondats del pla que aquest desbarataria els subministraments a l'esperada ofensiva aliada de primavera. El canceller va dir: "*Si les autoritats militars consideren que la guerra submarina és essencial, no estic en posició de contradir-los*". L'1 de febrer va ser la data assenyalada per a l'inici de la campanya, advertint als neutrals el dia anterior, 31 de gener. Una vegada aprovada la nova campanya *Bethmann-Hollweg* va predir: "*Alemanya està acabada*".

Els governs d'Alemanya i Àustria-Hongria van comunicar al d'Espanya, en nota rebuda el 31 de gener de 1917, el següent:

"*Los Imperios Centrales y sus aliados cortarán todo tráfico marítimo de la Gran Bretaña, Francia e Italia y a este efecto impedirán, a partir del 1 de febrero de 1917, toda navegación y por todos los medios en una zona de prohibición determinada.*
En ejecución de este propósito, se procederá sin otro aviso y por cualquier arma a la interrupción de todo tráfico marítimo alrededor de la Gran Bretaña, de Francia y de Italia, así como en el Mediterráneo oriental, en las zonas de prohibición indicadas a continuación.
Zona de prohibición de paso:
La línea que limita esta zona se extiende a una distancia de 20 millas de la costa holandesa hasta el buque faro británico de Terschelling; sigue el meridiano del buque faro de Terschelling hasta Ubsire; después pasa por el punto 62º N y 0º longitud hasta 62º N y 5º O; alcanza un punto situado a 3 millas al Sur de la punta meridional de las Feroes; pasa por el punto 62º N y 10º O hasta el 47º n y 20º O, al punto 43º N y 15º O, y sigue el paralelo de latitud 43º N hasta 20 millas del cabo Finisterre, y se extiende finalmente a una distancia de 20 millas de la costa septentrional de España hasta la frontera francesa.
El Mediterráneo es declarado zona de guerra"[29]

Als Estats Units, l'impacte va ser espectacular. Uns mesos abans *Woodrow Wilson* havia estat reelegit president dels Estats Units. Al llarg de la campanya electoral va defensar que el seu país no podia seguir aïllat de la catàstrofe que tenia lloc a Europa. En un dels seus discursos va dir: "*En aquesta elecció ens juguem molt més que els assumptes domèstics. I en la situació mundial hi ha en joc molt*

[29] Notificació a Espanya de l'inici de la guerra submarina sense restriccions, el gener de 1917

més del que s'imagina la nostra gent. L'equilibri democràtic està en perill. La seva destinació es juga no només aquí, sinó a tot el món"[30].



Il·lustració 30: Reproducció de segell nord americà de 17 centaus amb l'esfinx del president Woodrow Wilson. US Post Office de 1925. Al web www.world-exposed.com

Alemanya tenia a l'inici de la tercera campanya de guerra submarina sense restriccions 105 submarins llests per entrar en acció: 46 pertanyien a la Flota d'Alta Mar, 23 estaven a Flandes, 23 al Mediterrani, 10 al Mar Bàltic i 3 a Constantinoble. A més, la indústria alemanya tenia encara capacitat de subministrar altres 120 submarins per reemplaçar als enfonsats.

La campanya en els seus principis va ser un èxit rotund: entre febrer i març es van enfonsar al mes prop de 500 000 tones i un mínim de 500 vaixells, 860 000 a l'abril, mes en el que va haver-hi tantes pèrdues de vaixells que les reserves de blat de Gran Bretanya es van reduir a una durada màxima de 6 setmanes. Al maig les perdudes van ser de 600 000 tones i al juny de 700 000. El nombre de vaixells mercants neutrals que arribaven als ports britànics i aliats es va reduir en un 75%.

En tots aquests mesos Alemanya només va perdre 9 submarins. Alguns capitans de submarí van aconseguir unes xifres de vaixells enfonsats increïbles. Quan tornaven al port després de les seves incursions es convertien en herois nacionals, com els asos de l'aire de la guerra.

En començar aquesta nova guerra submarina el 3 de febrer de 1917, el president nord-americà *Wilson*, va trencar relacions amb Alemanya. En el seu discurs al Congrés dels Estats Units el dia 2 d'abril de 1917 va dir: "*La guerra submarina dels alemanys contra el comerç és una guerra contra tota la humanitat. És una guerra contra tots els països. Hem de defensar la democràcia a tot el món*"[31]. El 6 d'Abril d'aquest mateix any Estats Units va declarar la guerra a Alemanya.

Cronologia de la guerra submarina

1914

Gràcies a la seva aclaparant superioritat naval, els britànics van establir un bloqueig naval a Alemanya immediatament després d'iniciar-se la guerra, a l'agost de 1914.

El 6 d'agost de 1914, una flotilla de deu submarins alemanys va salpar de la seva base de *Helgoland* per atacar bucs de guerra de la Royal Navy a Scapa Flow en el Mar del Nord, sent la primera patrulla submarina de la història. La primera sortida va ser un fracàs estrepitós per causa de nombrosos problemes tècnics i d'orientació. Només es va dur a terme un atac: el dia 9 d'agost, quan només feia 5 dies que Anglaterra estava en guerra amb Alemanya, a 86 milles de la costa escocesa l'*U-15*, de 644 tones i dirigit pel capità de navili *Pohle*, va llançar un torpede contra el *HMS Birmingham* que no va encertar al blanc. Després, el mateix *Birmingham* va envestit amb la proa el submarí enfontsant-lo i resultant morts tots els seus tripulants. A la mateixa patrulla, l'U-13 desaparegué sense deixar rastre.

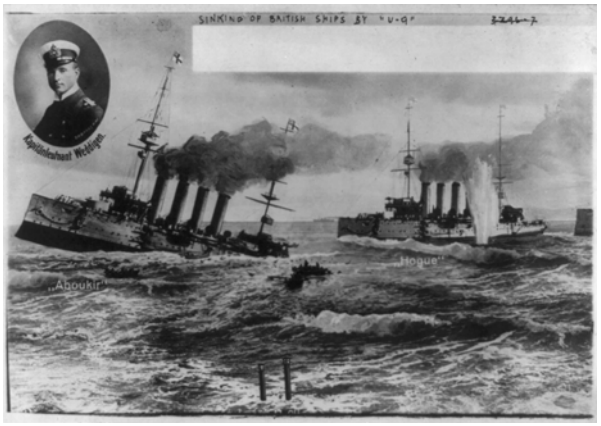
Per als anglesos el fet de localitzar un submarí tan a prop de casa seva va ser colpidor, però la facilitat amb que el Birmingham se n'hauria desfet va tranquil·litzar els entesos militars. Tot i així, a la Royal

[30] Discurs de la campanya electoral de Woodrow Wilson
[31] Discurs al Congrés dels Estats Units a l'abril de 1917 del President Wilson

Navy no hi havia unanimitat quant a les possibilitats dels submergibles en aquella guerra i el fet que s'hagués demostrat que podien allunyar-se tant de les seves bases feia albirar algun escenari nou en la relació de forces.

Davant del neguit, l'almirall Sir *John Jellicoe*, comandant de la *Grand Fleet*, va fer traslladar temporalment el gruix dels seus vaixells a *Loch Ewe*, a la costa occidental d'Escòcia, ja que la badia d'*Scapa Flow*, a les illes Orcades,no tenia instal·lades defenses contra submarins.

Més endavant, els *U-Boote*, abreviatura de l'alemany Unterseeboot -*vaixell sota el mar*-, van millorar els seus resultats. El 5 de setembre, l' U-21, comandat pel capità de navili *Otto Hersing*, va tenir la gosadia d'introduir-se al *Firth of Forth*, a prop del port d'*Edimburg*. Tres dies després, prop d'allí, pels voltants del cap *Saint Abb's Head*, va enfonsar amb un torpede el creuer lleuger d'exploració *HMS Pathfinder*, la primera embarcació enfonsada per un submarí en guerra des de la Guerra de Secessió nord-americana i la primera víctima provocada pels submarins alemanys en aquell conflicte. En el desastre hi van morir 259 mariners.



Il·lustració 31: Victòries del submarí alemany U-9 enfonsant els creuers britànics Aboukir, Hogue i Cressy sota comandament del capità de navili Otto Weddingen. De la Divisió d'Impressions i Fotografies de la Biblioteca del Congrés dels Estats Units

El 22 de setembre, l'U-9, del capità de navili *Otto Weddingen*, va enfonsar tres creuers britànics, el *HMS Aboukir*, el *HMS Hogue*, i el *HMS Cressy*, provocant la mort de 1459 mariners. Un nou atac de *Weddingen* i *l'U-9*, a prop de *Aberdeen*, va enfonsar el creuer protegit *HMS Hawke* el dia 15 d'octubre, provocant la pèrdua del seu capità, 26 oficials i 500 mariners. Aquest naufragi forçà els anglesos a moure de nou la flota cap a un lloc més llunyà, situant-la a la costa occidental d'Irlanda.

Cinc dies després, el 20 d'octubre, el submarí U-17, del tinent de navili *Feldkirchner*, va detenir, registrar i enfonsar al vaixell mercant britànic *SS Glitra, de 866 tones,* a l'altura de *Stavenger (Noruega)*. Aquesta va ser la primera vegada en la guerra, i en la història, que un submarí enfonsava un vaixell mercant i va assenyalar el començament de les incursions de guerra contra el comerç marítim. En aquell moment no existia un pla per a una ofensiva submarina contra el comerç dels Aliats. Es va reconèixer que el submarí tenia diversos inconvenients per poder constituir un arma eficaç contra el comerç, un dels majors inconvenients que es presentaven era el rebuig dels països neutrals a aquests atacs. En els sis primers mesos de guerra els submarins van enfonsar 19 vaixells, un total de 43 000 tones de registre brut.


Il·lustració 32: Estendard de la Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine de 1918. Del http://meinekleine.kleinezeitung.at

Com ja s'ha dit, l'11 de novembre de 1914, l'almirall *John Arbuthnot Fisher*, Primer Lord Naval, va declarar com a zona de guerra el mar del Nord i va instituir canals obligatoris per als països neutrals cap a *Holanda* i *Escandinàvia*, amb escala de visita obligatòria a *Anglaterra*.

L'últim dia de l'any l'U-24 va enfonsar el cuirassat HMS Formidable, un pre-Dreadnought de 15.250 tones i 125,30 metres d'eslora amb una tripulació total de 780 persones, a 37 quilòmetres de la costa de Devon, al sud-oest d'Anglaterra. Només 199 homes es van salvar.

Al Mediterrani es van desenvolupar accions de la Armada Austro-Hongaresa (o abreviadament *KuK Kriegsmarine*) i de la força de submarins contra els francesos, que estaven bloquejant el *Canal d'Òtranto*, que separa les penínsules Itàlica i Bàltica. Al començament de les hostilitats la *KuK* tenia 5 submarins en actiu i 2 d'entrenament; tots ells eren de tipus costaner, amb una autonomia limitada, aptes per al seu ús a l'Adriàtic. Malgrat això, el 21 de desembre de 1914 l'*U-12* va torpedinar el cuirassat francès *Jean Bart*, la qual cosa li va fer retirar-se. Però els bucs de la *KuK* van estar incapaços d'interferir en el tràfic comercial dels aliats en el Mediterrani més enllà de l'estret d'*Otranto*.

1915

A principis de 1915, tots els combatents havien perdut la il·lusió que la guerra podia ser guanyada ràpidament i van començar a considerar mesures més dures amb la finalitat d'obtenir avantatge sobre l'adversari.

El 4 de febrer de 1915 l'almirall *Hugo von Pohl*, comandant de la Flota d'Alta Mar alemanya va declarar com a zona de guerra Les aigües al voltant de Gran Bretanya i Irlanda, incloent la totalitat del Canal de la Manxa, iniciant la primera campanya de guerra submarina sense restriccions.

Al gener, abans de la declaració de guerra submarina sense restriccions, el bloqueig submarí havia aconseguit enfonsar 43.550 tones de transport marítim. El nombre d'enfonsaments va augmentar de forma constant amb 168.200 tones enfonsades a l'agost. Atacant sense previ avís els submarins alemanys van enfonsar prop de 100 000 tones per mes, una mitjana de gairebé 2 vaixells diaris.

En veure que la guerra de trinxeres en el front occidental estava estancada, el Primer Lord de l'Almirallat, *Winston Churchill*, va creure que l'Armada oferia una altra via per guanyar la guerra. El seu pla era llançar un atac sobre Turquia a través de l'estret dels Dardanels obligaria a Turquia a retirar-se de la guerra, permetria a Gran Bretanya subministrar armes a Rússia i ajudaria a vèncer a Alemanya llevant-li als seus aliats. Al febrer de 1915 els vaixells britànics i francesos van començar a bombardejar les fortaleses turques que defensaven els Dardanels. Però les naus de combat es van portar una sorpresa molt desagradable. Els turcs havien col·locat una filera de mines just per on anava a maniobrar la flota aliada. El resultat va ser que es van enfonsar tres vaixells, es van perdre centenars de vides i el prestigi britànic va patir un dur cop, però finalment els forts van ser silenciats.



Il·lustració 33: Postal amb retrat de Winston Churchill, Primer Lord de l'Almirallat. Fotografia original de 1905 del fotògraf Reginald Haimes, emmarcada en un camafeu oval de tall sobre una Union Jack de color. Apareix la llegenda "Home del Moment" en una placa a la part inferior de la targeta. Del web www.churchillbooks.com

El 10 d'abril de 1915 el vapor britànic *SS Harpalyce*, un vaixell de socors amb bandera belga i clarament identificat com a tal, va ser torpedinat sense previ avís pel UB-4 prop del far North Hinder, en els límits de la franja de mar en guerra declarada per *von Pohl*. El vaixell havia estat enviat pels Estats Units per portar aliments als belgues, que sofrien un sever risc de fam. El seu enfonsament va

indignar els ciutadans nord-americans, ja enfadats per la mort de *Leon Chester Thrasher*, un enginyer de mines de 31 anys d'edat de Massachusetts, ofegat quan el *RMS Falaba* va ser enfonsat el 28 de març de 1915 pel submarí *U-28*.

El 27 d'abril 1915, el submarí de la *KuK U-5*, sota el comandament de *Georg Ludwig von Trapp*, va enfonsar al creuer cuirassat francès *León Gambetta*, a 15 milles al sud del *Cap de Santa Maria di Leucaamb*, al *Canal d'Òtranto*. Dels 821 homes a bord, es van perdre amb el buc 684, inclosos el Contraalmirall *Victor Baptistin Senes*, Comandant de la 2ª Divisió Lleugera, i tots els oficials. Solament va haver-hi 137 supervivents. Motivat per aquest incident, la línia de bloqueig dels creuers francesos va ser moguda cap al sud, a l'altura de Cefalònia, a l'oest de Grècia.

El 7 de maig de 1915 el creuer *RMS Lusitània* va ser torpedinat pel submarí U-20 a 8 milles del cap *Old Head of Kinsale*, a la costa sud-est d'Irlanda. Es va enfonsar en només 18 minuts. De les 1959 persones a bord, 1198 van morir, 128 d'ells ciutadans dels Estats Units. Després de l'incident el govern alemany va tractar de justificar-se dient que el *Lusitània* transportava munició i armes. La indignació causada a Gran Bretanya i Estats Units va provocar que el president *Wilson* enviés tres notes al govern alemany: en la primera, datada el 13 de maig, afirmava el dret dels nord-americans a viatjar com a passatgers en bucs mercants i va cridar als alemanys a abandonar la guerra submarina contra vaixells comercials, independentment del pavelló amb que naveguessin. En la segona, datada el 19 de juny, desestimava els arguments d'Alemanya per assegurar que el bloqueig britànic era il·legal i per justificar l'enfonsament del *Lusitània*. La tercera nota, de 21 de juliol, donava un ultimàtum en el sentit que els EE.UU no permetrien més atacs deliberadament hostils als seus bucs. El camí a una eventual declaració de guerra s'havia establert com a conseqüència de l'enfonsament del *Lusitània*.

La marina alemanya va enviar els seus primers submarins al Mediterrani en resposta a la invasió anglo-francesa dels Dardanels. Els primers submarins enviats, l'U-21, l'U-7 i l'U-8, van enfonsar els cuirassats de la *Royal Navy*, *HMS Triumph* i *HMS Majestic* els dies 25 i 27 de maig respectivament en el seu camí a Constantinoble però es va trobar amb greus limitacions en els Dardanels on un eixam de petites embarcacions i l'àmplia xarxa antisubmarina van restringir els seus moviments.


SINGLE COPY TWO

Religion

AUSTRIAN SUBSEA TORPEDOES LINER; HUNDREDS PERISH

Large Undersea Boat Sinks Italian Steamer Ancona and But 270 of Nearly 500 Aboard Landed.

DISASTER IN MEDITERRANEAN

Il·lustració 34: Reproducció de la notícia de l'enfonsament del vaixell italià SS Ancona per un submarí austríac publicada al diari The Omaha Daily Bee (Nebraska, EEUU) el 10 de novembre de 1915. Del web www.rarenewspapers.com

El 19 d'agost de 1915 l'U-24 va enfonsar el vaixell White Star Line, *SS Árabic*, que feia la ruta Liverpool-Nova York, a 50 milles al sud de *Kinsale*, al sud d'Irlanda. El submarí va llançar un únic torpede que el va enviar al fons en 9 minuts, amb la pèrdua de 44 vides. Arran la possibilitat que els Estats Units trenquessin relacions, el Govern alemany es va comprometre a suspendre l'activitat dels seus submarins per un període de sis mesos en totes les zones menys la del Mediterrani..

Durant tot l'estiu els alemanys havien reunit una força de 4 submarins en *Kotor*, a la costa de la mar Adriàtica de Montenegro, per a les operacions contra el comerç al Mediterrani. La campanya es va iniciar a l'octubre de 1915 quan l'*U-33* i l'*U-39*, seguits més tard pel *U-35*, van rebre l'ordre d'atacar la zona de Tessalònica

i Kavalla, a Grècia. Al llarg d'aquell mes 18 vaixells van ser enfonsats, fent un total de 63 848 tones. Es va decidir aquell mateix mes enviar més submarins. Immediatament l'*U-38* es va embarcar cap a *Kotor*. Atès que Alemanya no estava encara en guerra amb Itàlia els submarins alemanys van rebre l'ordre d'abstenir-se d'atacar les naus italianes en el Mediterrani oriental.

Al novembre de 1915, l'U-38, navegant sota bandera austríaca, va causar un incident diplomàtic quan va enfonsar el vaixell italià *SS Ancona* a la costa de Tunísia. Feia la ruta Messina-Nova York. Més de 200 vides es van perdre, entre ells nou nord-americans. El secretari d'Estat dels Estats Units, *Robert Lansing*, va enviar una severa protesta a Viena. Després de no rebre cap resposta satisfactòria del canceller Austro-hongarès, *Baró István von Burián Rajecz* , al desembre de 1915 els EUA va exigir denunciar l'enfonsament i castigar el comandant del submarí responsable. Alemanya, per mantenir la neutralitat nord-americana , va demanar a *Burián* d'accedir a les demandes dels Estats Units. Viena finalment va pagar una indemnització i va assegurar Washington que el comandant del submarí seria castigat, tot i que es tractava d'una promesa sense sentit doncs es tractava d'un oficial alemany. Després de la resolució de l'assumpte, el govern austrohongarès va sol·licitar que els submarins alemanys s'abstinguessin d'atacar vaixells de passatgers enarborant bandera austríaca.

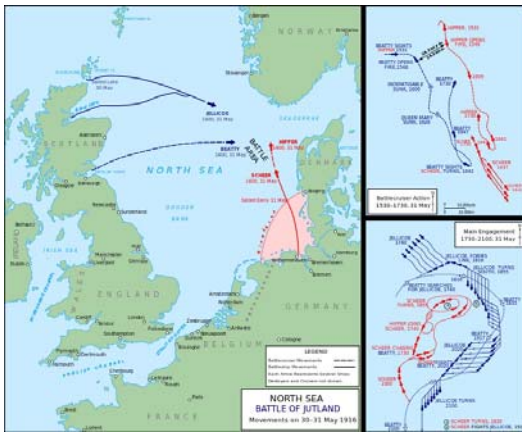
Des de la declaració de zona de guerra de les aigües circumdants de Gran Bretanya i Irlanda, inclòs el Canal d'Irlanda, al febrer de 1915 fins a finals del mes de juny, més de 500.000 tones de vaixells mercants van anar a parar al fons del mar. Durant els últims sis mesos de 1915 els alemanys van destruir al voltant d'1.000.000 Tm de vaixells.

1916

Al febrer de 1916 es va reprendre la guerra submarina sense restriccions i va nomenar a un nou Comandant en Cap de l'Armada molt bel·licós, l'almirall *Reinhard Scheer*.

En el mar del Nord, entre març i abril de 1916 es van realitzar diverses operacions infructuoses per atreure a la *Royal Navy* cap a paranys submarins, en les quals bucs de superfície exercien com a esquers. A causa que els submarins eren molt més lents que els vaixells de combat, aquestes operacions requerien línies d'*U-Boote* en patrulla per emboscar a la flota enemiga quan aquesta maniobrés cap al cimbell. Es van repetir una nova sèrie d'operacions a l'agost i octubre de 1916 que van ser igualment infructuoses i l'estratègia va ser abandonada en favor de la represa de la guerra contra el comerç.

La guerra en el front occidental entrava en la seva fase més sagnant. Des del mes de febrer els soldats alemanys i francesos lluitaven per la ciutat fronterera de Verdun, on cada bàndol va sofrir 350.000 baixes.



Il·lustració 35: Mapa de la Batalla de Jutlandia (1916). Treball del Departament d'Història de la United States Military Academy. Al web http://es.wikipedia.org

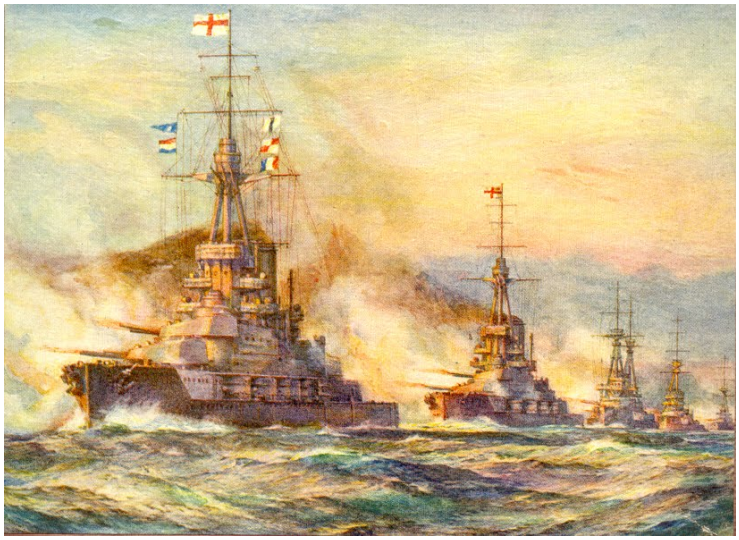
Els comandants navals alemanys comprenien que no podien quedar-se asseguts veient com massacraven als seus soldats. A l'almirall *Scheer* se li va ocórrer un pla per tendir una emboscada i destruir part de la Gran Flota britànica. La seva idea era enviar creuers de combat alemanys des dels ports de *Kiel* i *Wilhelmshaven* perquè patrullessin en les costes noruegues i temptessin a la flota de creuers de combat

britànics de l'almirall *sir David Beatty* a sortir de la seva base en *Rosyth*. Llavors *Scheer* enviaria als cuirassats alemanys a destruir-los abans que arribés el gruix de la flota britànica comandada per l'almirall *John Ruhworth Jellicoe* des de la base de *Scapa Flow*. Però *Jellicoe*, gràcies a un senyal de radi interceptada va deduir que els alemanys preparaven algun truc i va decidir anticipar-se a ells traient el gruix de la flota a alta mar.

Les dues flotes es dirigien una contra altra en el mar del Nord. Al migdia del dia 31 de maig de 1916 el comodor *Alexander Sinclair* va albirar als alemanys i va escriure al seu informe telegràfic d'albirament "*Urgent, dos creuers, probablement enemics, en adreça sud-sud-est*"[32]. Després els alemanys van albirar als britànics. El comandant *Georg von Hase*, del *SMS Derfflinger* escriu "*De sobte vaig veure uns quants vaixells grans, uns monstres negres. Sis gegants fumejant en columna de dos*"[33].

S'iniciava la *Batalla de Jutlàndia* a uns 121 km de les costes daneses de *Jutlàndia*, a l'*estret de Skagerrak*. La primera part va ser un gran desastre per als britànics, van perdre els creuers de batalla *Indefatigable* i *Queen Mary* i a gairebé totes les seves tripulacions.

Amb els seus vaixells danyats, *Beatty* es va dirigir cap al nord per trobar-se amb la flota de *Jellicoe*. *Scheer* ho va perseguir. Al cap de poques hores els alemanys es van trobar cara a cara amb el gruix de la flota britànica. Els alemanys van perdre un cuirassat, el *Pommem*; el creuer de batalla *Lützow*; quatre creuers lleugers, el *Frauenlob*, el *Elbing*, el *Rostock* i el *Wiesbaden*; i cinc destructors, el *V48*, el *S35*, el *V27*, el *V4* i el *V29*. Els britànics per la seva banda, a més del *Indefatigable* i el *Queen Mary*, van perdre un altre creuer de combat, el *Invincible*; els cuirassats *Black Prince*, *Warrior* i *Defence*; el líder de flotilla *Tipperary*; i els destructors *Shark*, *Sparrowhawk*, *Turbulent*, *Ardent*, *Fortune*, *Nomad* i *Nestor*. Durant la nit, la flota alemanya va fugir sense ser vista. En el matí de l'1 de juny els alemanys s'apropaven als ports segurs de *Kiel* i *Wilhelmshaven*.



Il·lustració 36: Il·lustració de la Batalla de Jutlandia a una targeta de Nadal. Al web http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com

Jutlàndia és una de les batalles més controvertides de tots els temps. Tothom diu que va guanyar. El Kàiser l'endemà va dir "*La màgia de Trafalgar s'ha trencat. Hem vençut als britànics*". Igual que els alemanys, els britànics van presentar-la com una gran victòria naval, però les seves pèrdues havien estat bastant més grans que les alemanyes, tant en vaixells com en vides.

La victòria tàctica va ser pel costat alemany. No solament van perdre menys bucs alhora que causaven un dany considerable a la *Royal Navy*, sinó que a més els seus bucs van resistir millor el càstig, la seva artilleria va ser molt més efectiva i els seus comandants van actuar més eficaçment en les accions nocturnes.

[32] Informe telegràfic d'observació del comodor aliat Alexander Sinclair
[33] A les Memòries del comandant alemany Georg von Hase, del SMS Derfflinger

Però la victòria estratègica va ser sens dubte britànica. Al final de la batalla i malgrat les pèrdues seguien en condicions de combat, mentre que la flota alemanya decidia retirar-se. De Jutlàndia endavant el gruix de la flota del *Kàiser* es va mantenir en port i Alemanya va canviar la seva estratègia en favor de la guerra submarina, decisió que va ser un gran cop en la moral de les tripulacions de la Flota d'Alta Mar.

En la primavera de 1916, tement que els Estats Units es veiessin provocats i entressin en la guerra, Alemanya va donar per acabada la seva segona campanya de guerra submarina sense restriccions, durant la qual els seus submarins havien enfonsat 212 vaixells.

Al novembre va acabar la *Batalla del Somme*, que s'havia iniciat a primers de juliol. Fou una de les batalles més grans de la guerra i una de les que provocà més baixes de tota la història, amb més d'un milió, entre morts, ferits i desapareguts. Les forces aliades intentaren trencar les línies alemanyes al llarg d'un front de 40 km al nord i al sud del *riu Somme* i amb l'objectiu de desviar part de les forces alemanyes de la batalla de Verdun. Va tenir un final incert ja que els guanys i pèrdues territorials van ser ínfims comparats amb les baixes i la durada.

Al Mediterrani només dos submarins van ser capturats en tot el temps que van estar en funcionament; mentrestant els mercants van sofrir enormes pèrdues. En 1916 els aliats van perdre 415 bucs o un total de 1.045.058 tones, La meitat de tots els vaixells aliats enfonsats en tots els teatres durant tota la guerra.

1917

La marina alemanya, amb la seva flota de superfície amarrada en el port, només podia ajudar a la infanteria tornant a la guerra submarina sense restriccions. Al febrer de 1917 es va prendre la decisió de reiniciar la guerra submarina sense restriccions. L'almirall *Reinhardt Scheer* va escriure en un memoràndum "*Si no volem dessagnar-nos fins a la mort hem d'aprofitar al màxim els nostres submarins com a arma de guerra per destruir la vitalitat d'Anglaterra*"[34].

L'inici de la campanya va estar un èxit pels alemanys com es pot comprovar en la següent taula que compara el tonatge de mercants anglesos enfonsats i els submarins alemanys perduts durant el primer trimestre de 1917:

MES	TONES ENFONÇADES	SUBMARINS PERDUTS
Gener	328.000	
Febrer	520.412	5
Març	564.497	4
Abril	860.334	2
Maigl	616.316	8
Juny	696.725	2

El nombre de vaixells que arribaven als ports britànics i aliats es va reduir en un 75 %. L'èxit inicial dels submarins alemanys van provoca racionaments d'aliments en gran Bretanya. Inclús les tropes del front occidental van patir restriccions.

[34] Memoràndum de l'almirall Reinhardt Scheer

El 2 d'abril de 1917 els Estats Units declaren la guerra a Alemanya

Entre maig i juny es va establir un sistema regular de combois, a causa d'això a partir de juliol les pèrdues mensuals no van tornar a superar les 500 000 Tones. Així i tot es va mantenir per sobre de les 300 000. El sistema de combois va ser un èxit immediat, a més va espantar als submarins, que es van dirigir a atacar a preses més fàcils; també va elevar el nombre de submarins destruïts, elevant-los de 5 a 10 submarins enfonsats al mes. Alemanya intentar augmentar la producció de submarins paralitzant la construcció de diversos bucs de superfície, però l'escassetat de matèries primeres ho va impedir.

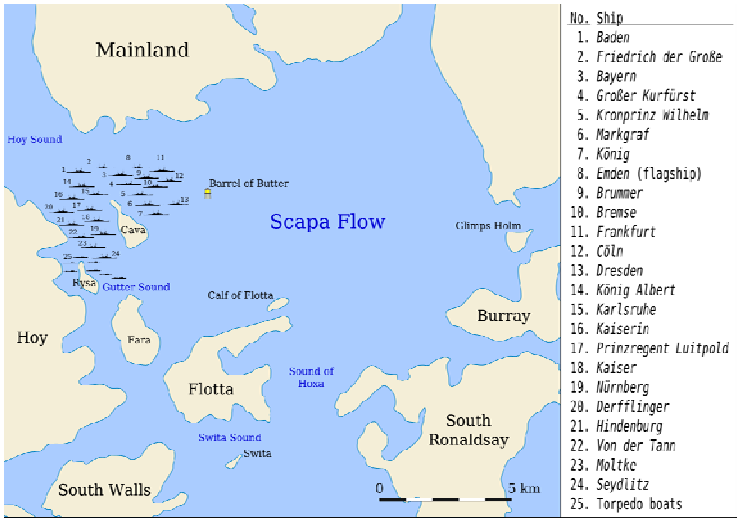
A la fi de 1917, les pèrdues de bucs aliats ascendien a més de 6 milions de tones per al conjunt de l'any. No obstant això les pèrdues havien descendit al voltant de 300 000 tones i mai tornaria als nivells de la primavera de 1917. Va ser llavors quan les pèrdues aliades van sortir de nivells crítics, en canvi les pèrdues d'*U-Boote* van augmentar alarmantment i solament en els últims tres mesos de 1917 es van perdre 61 submarins, gairebé la meitat de la flota submarina. És a finals de l'any quan les pèrdues de submarins superen a la construcció.



Il·lustració 37: El comandant Martin Niemöller i la tripulació del submarí alemany UC-67 el dia 29 de novembre de 1918. La guerra havia acabat. Al web www.uboat.net

La resposta lògica al sistema de combois, que concentrava les seves forces en la defensa, passava per concentrar-se de manera similar en la força ofensiva. Però els submarins no van tenir èxit en el desenvolupament d'una estratègia contra els combois

1918



Il·lustració 38: Plànol de la posició en que van ser enfonsats els vaixells de la Flota d'Alta Mar a Scapa Flow al final de la Gran Guerra. Al web http://en.wikipedia.org

A l'abril de 1918 la construcció de vaixells aliats supera les seves pèrdues.

Al juny de 1918 arriben mines americanes que reforcen la barrera de la badia alemanya i creen una immensa, dels *Orcades* a *Bergen*, col·locant 100.000 mines. Moderns cuirassats nord-americans reforcen la *Great Fleet* i es despleguen destructors i dragamines per Europa.

Al final de la guerra l'alt comandament alemany va decidir portar la guerra submarina cap a la costa dels EE.UU usant els

grans submarins del *Tipus U-151* basats en el *Deutschland*, que portava 2 tubs llançatorpedes equipats amb 18 torpedes i dos canons de 105 mm en coberta tenint a més una autonomia al voltant de 46 300 quilòmetres.

Al juliol de 1918 el mariscal *Foch* va apurar una ofensiva que va produir una desorganització accelerada alemanya, una revolta a *Kiel* i l'abdicació de *Guillermo II*. Anglaterra es va veure tan apurada navalment que va exigir la desaparició de la marina alemanya. Les clàusules de l'Armistici van ser molt severes. Alemanya va lliurar tots els submarins armats i va destruir la resta. Va lliurar en ports anglesos 6 creuers, 10 cuirassats, 8 creuers lleugers, 50 torpeders i va desarmar a Alemanya altres vaixells. Els *U-Boote* alemanys van ser lliurats en ports aliats, 124 a Anglaterra i 48 a França.

Les pèrdues dels països aliats i neutrals en les seves flotes mercants s'elevaven a 12.850.000 tones de vaixells, de les quals 7.830.000 eren d'Anglaterra, 907.000 de França, 853.000 d'Itàlia i 389.000 dels EUA.

L'últim paper significatiu exercit pels submarins en la Primera Guerra Mundial va ser l'aixecament inicial i posterior supressió del motí naval alemany d'octubre de 1918, quan es va declarar que es dispararia a qualsevol buc o submarí alemany que enarborés la bandera vermella.

La pretensió d'escanyar a Gran Bretanya mitjançant la guerra submarina total havia fracassat. Així ho van reconèixer els marins alemanys. Però els submarinistes van conservar la disciplina fins al final de la guerra, quan havia desertat més d'un milió de soldats alemanys. Els *U-Boote* van enfonsar 14,2 vaixells per submarí i 28,1 per submarí perdut (aquests vaixells desplaçaven, de mitja 2.560 TRB, poc més de la meitat de les 4.850 TRB que desplaçaven els vaixells enfonsats pels *U-Boote*). Aquest èxit tàctic seria l'arbre que no deixaria veure el bosc, ja que les condicions de guerra total que requeria van comportar l'entrada en la guerra dels EUA, i amb ella la introducció dels combois, la construcció de vaixells i els desembarcaments que van portar al desastre estratègic.

Mecanismes d'atac i defensa en la guerra submarina

Els recursos dels submarins alemanys

Els submergibles de l'època es componien de 2 bucs superposats entre els quals es mantenia una cambra que feia la funció de tancs d'aigua els quals, quan s'inundaven, propiciaven la immersió del vaixell en donar-li flotabilitat negativa. Pensem, però, que el tipus d'aigua, salada o dolça i segons els diferents mars, varia de densitat i això obligava el comandant de torn a calcular el pes de l' aigua per tal que els tancs romanguessin estables. La situació ideal es produïa quan la densitat del buc arribava a ser igual a la de l'aigua que l'envoltava, moment en que el submarí restava en equilibri. No era una simple qüestió de comoditat; en superfície, la capacitat de reacció i de submergir-se ràpidament era qüestió de supervivència davant l'aparició de l'enemic a curta distancia, partint de la premissa que un submergible sempre era inferior a qualsevol altre vaixell armat en superfície. Quan a sota l'aigua les coses anaven malament o senzillament es volia emergir, s'injectava aire comprimit a gran pressió dins dels tancs d'aigua, la qual cosa deixava el vaixell en flotabilitat positiva.



Il·lustració 39: Recreació de l'atac d'un submarí a un vaixell amb un torpede. Del web www.historyonthenet.com

Les unitats modernes alemanyes a l'inici de la guerra ja disposaven de dos tipus de motors, un diesel per navegar per la superfície i un d'elèctric per a la immersió, carregat per bateries. L'evolució tecnològica durant el conflicte va fer que s'anés guanyant temps d'immersió i velocitat, i més autonomia, la qual cosa va ser decisiva perquè arribessin a operar en aigües catalanes.

En navegació sota l'aigua estaven dotats del mateix timó de maniobra que un vaixell estàndard i dos parells simètrics de timons horitzontals que regulaven el desplaçament vertical.

Les profunditats màximes que assolien arribaven als 50 metres però amb un factor de seguretat de 2,5. Així, a una cota operativa de 50 metres li correspondria una profunditat de seguretat de 125 metres.

La navegació en immersió era a cegues, a través de carta nàutica, i només quan el vaixell se situava en la cota dels 3-5 primers metres el periscopi permetia una visió de la superfície en 360 graus.

Els submarinistes intentaven estar el màxim de temps possible en superfície, tant per la carrega de les bateries com per la qualitat de l'aire respirable. De fet, les immersions es consideraven un fet extraordinari i consten anotades en els quaderns de bitàcola de bord amb el detall del temps utilitzat. D'altra banda, la localització de vaixells era molt més efectiva des de la torreta de vigilància que no pas des del periscopi.

La seva feina es desenvolupava en patrulles, que eren les expedicions que un submarí i la seva tripulació efectuaven durant un període determinat de temps. Cada tipus de submarí rebia missions en funció de les seves característiques. Als oceànics se'ls assignava una zona amplia per interceptar el tràfic naval enemic. Altres tipus de submarins eren utilitzats per minar objectius determinats com ports o rutes de navegació, o bé per fer tasques defensives. A voltes la missió encomanada era de reconeixement o de transport de persones o carregues determinades. Això feia molt variable la durada de cada patrulla, que rondava els 25 ó 30 dies en els desplaçaments llunyans com és el cas des que efectuaven al litoral tarragoní.



Il·lustració 40: Canó d'un submarí de la sèrie 31 (possiblement l'U-35) obrint foc. Col·lecció de José Angel del Río

Quan un submarí sortia de la seva base no tornava fins haver esgotat tot l'arsenal de torpedes o de mines o bé si patia manca de combustible o sofria una avaria important. L'objectiu era que durant tot aquell temps que el submarí restava allunyat de la base fos autosuficient amb el màxim d'efectivitat possible en les seves accions. Els comandants, però, procuraven arriscar el mínim, intentant alhora estalviar al màxim l'ús dels torpedes, ates el seu alt cost econòmic i les escasses unitats que embarcaven (entre 6 i 12 depenent del tipus de submergible). La major part dels enfonsaments es feien a vaixell aturat, un cop revisats els seus documents. Llavors se li aplicaven explosius, se l'incendiava amb petroli o benzina o se'l canonejava, quan no es feia ús d'una combinació d'aquests mètodes.

Durant la Gran Guerra, els submergibles alemanys van utilitzar bàsicament canons de dos calibres: els de 88 mm i els de 105 mm. Només els grans creuers de les acaballes de la guerra es van artillar amb canons de 115 mm. Tots els fets succeïts al mar tarragoní es van dirimir amb l'ús dels dos primers tipus.

La comunicació amb el port de partida es feia per radiotelegrafia, mitjançant l'elevació d'antenes metàl·liques allotjades a coberta. Gracies a aquestes antenes es mantenia un sistema de claus de comunicació amb senyal diària que el comandant registrava acuradament al *Kriegstagebuck*, conegut com *KTB*.

Les contramesures aliades

Els combois

Segons el Diccionario marítimo español, un comboi és un conjunt de naus mercants escortades per altres de guerra. Aquesta tècnica militar defensiva la van inventar els espanyols del segle XVI per protegir l'or i la plata de les Índies, i va funcionar durant dos segles.

A principis del segle XX, el cuirassat va canviar l'equilibri de poder en les batalles contra els combois. Eren més ràpids que els vaixells mercants i disparaven a grans distàncies. D'aquesta forma podien enfonsar molts vaixells d'un comboi abans que els altres es poguessin escampar per l'horitzó. Per protegir un comboi contra un cuirassat era necessari dotar-ho de l'escorta d'un altre cuirassat, i això tenia un alt cost.

Aquesta va estar la raó principal per la qual l'Almirallat britànic, inclòs el primer lord *John Ruhworth Jellicoe*, s'oposaven a agrupar vaixells a l'inici de la guerra naval de la Primera Guerra Mundial. Però els cuirassats alemanys van quedar amarrats en els ports del mar del Nord i van ser els submarins la principal amenaça per a la navegació.

Des d'un punt de vista tàctic, durant la Primera Guerra Mundial els submarins van tenir característiques similars als corsaris de l'edat de la navegació a vela: només eren una mica més ràpids que els vaixells mercants que estaven atacant, i només eren capaços d'enfonsar un petit nombre de bucs en un comboi per la seva limitada dotació de torpedes i projectils. La insistència de *David Lloyd George*, que va ocupar diferents càrrecs inclòs el de Primer Ministre del Regne Unit durant la guerra, de la conveniència d'adoptar el sistema de combois va aconseguir que el Consell Superior de la Marina intentés l'experiència. El primer va sortir de Gibraltar el 10 de maig de 1917, i al setembre les pèrdues britàniques havien baixat a 200.000 tones al mes i les pèrdues dels combois es reduïren a un 1% i escaig.

Es van plantejar altres arguments en contra els combois. El principal era la pèrdua de productivitat, ja que en un comboi viatja a la velocitat de l'embarcació més lenta i es perdia una quantitat considerable de temps en els ports a l'espera de la formació del següent. A més, es pensava que els grans combois sobrecarregaven els recursos del port.

L'anàlisi de les pèrdues del transport marítim durant la Primera Guerra Mundial va refutar tots aquests arguments, almenys en la mesura en què s'aplicaven a la navegació transatlàntica i de llarga distància. Els mercants enrolats en combois eren molt menys propensos a ser enfonsats, fins i tot viatjant sense cap escorta. La pèrdua de productivitat deguda a les demores en la formació del

comboi eren petites en comparació de la pèrdua de productivitat deguda als vaixells que s'enfonsaven. Finalment, els ports podien gestionar més fàcilment els vaixells dels combois perquè tendien a arribar a temps i així la càrrega i descàrrega podrien ser programades.

A l'Atlàntic, el risc de ser atacats disminuïa quan els vaixells s'allunyaven de la zona d'abast dels submergibles i això permetia concentrar l'escorta en els punts concrets de risc. Al Mediterrani el risc s'estenia a tota la seva superfície i qualsevol ruta era considerada perillosa. Es xifra en 300 els mercants aliats que circulaven diàriament per aquest mar, dels quals un centenar ho feien per rutes costaneres.

Per protegir aquest contingent es disposava aquells dies de 89 vaixells per patrullar la costa contra els 203 necessaris, i 140 escortes diaris per acompanyar les rutes però només n'hi havia 12.



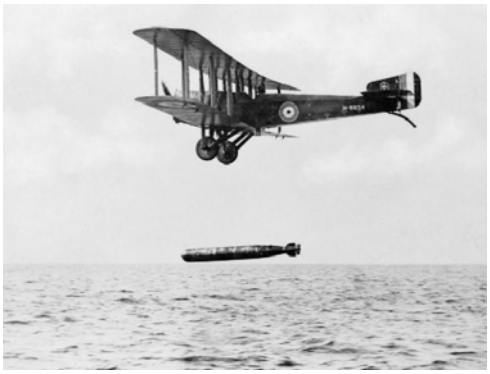
Il·lustració 41: Comboi aliat acostant-se a Brest (França). Fotografiat l'1 de novembre de 1918 des de l'USS Rambler, vaixell escorta de combois. Fotografia de Robert W. Neeser. Al U.S. Navy Historical Center

A la Conferencia de Corfú, a l'abril, es va arrencar un primari sistema de combois amb la incògnita del que podia suposar de bo. Es va adoptar per a les rutes de l'est de la Mediterrània, deixant la costa oest neutral i altres àrees costaneres sota control de patrulles franceses i italianes. Conjuntament els anglesos van abandonar el sistema de rutes fixes, substituint-lo per tècniques de dispersió que van conviure durant uns mesos amb els combois, quan no s'aplicaren de forma combinada. A finals de juliol va establir-se un comandament central de control i distribució de les rutes de tots els vaixells del Mediterrani a Malta.

A partir d'aquí els vapors entraven a les zones perilloses organitzats en combois i protegits per escortes. A l'est del Mediterrani, amb les tècniques de dispersió, els combois o els vaixells en solitari no seguien rutes fixes i si es detectava la presencia de submarins a l'àrea el grup canviava de rumb allunyant-se de la zona perillosa, de vegades en direccions oposades o donant grans voltes. En conjunt totes aquestes accions afectaven directament la capacitat de maniobra dels submarins, ja que aquests no podien seguir contínuament el comboi pel desgast de temps i de combustible que això suposava.

Però la qüestió no era fàcil i suposava una complicada qüestió de logística per als aliats. Tot i que els velers estaven exclosos del sistema de combois, es feia difícil fer coincidir vaixells de diferents velocitats i tonatge, així com coordinar els interessos de la ruta a seguir, que en qualsevol moment podia ser modificada allunyant alguns vaixells del seu punt de destinació per tal de garantir la seguretat del grup. Això va fer que molts capitans optessin per seguir aquest camí tot sols sense haver de patir llargues esperes a Gibraltar pel fet que la seva ruta fos menys transitada i es retardés l'organització d'un grup de vaixells per partir junts. També la continuaven utilitzant els vaixells francesos vinguts en solitari de la costa del nord d'África quan no disposaven d'escorta.

Avions per a localització i atac



Il·lustració 42: Un Spowith Cuckoo llançant un torpede cap a 1918. Va estar un dels primers avions torpeders. Fotografia de la col·lecció del Imperial War Museums del Regne Unit

Per atacar als submarins abans calia localitzar-los. Es van començar a usar avions per localitzar els submarins. Si bé van tenir poc efecte quan s'atacava, la presència d'avions obligava al submarí a mantenir-se en immersió, a quedar-se cec i immòbil i a arriscar-se a ser detectat en sortir a la superfície.

Els avions tenien una autonomia de 2.400 quilòmetres i podien volar gairebé 50 hores seguides. Els vaixells volants i els hidroavions anaven armats amb torpedes, bombes i metralladores per atacar als submarins que trobessin en la superfície. Malgrat tot aquest armaments només un *U-Boote* va ser confirmat com enfonsat pels atacs aeris durant l'any 1918.

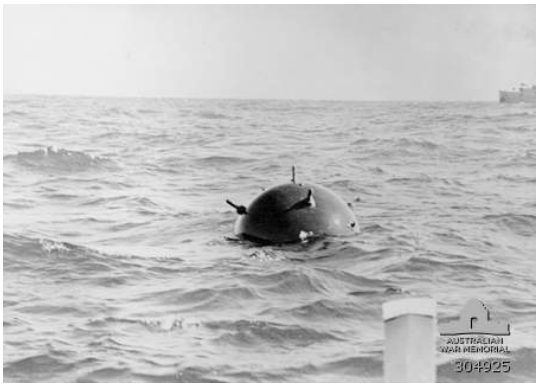
Mines, barreres de xarxes submarines i blockships

Una mina marina és una càrrega explosiva amb o sense metralla, que s'activa en passar un vaixell o submarí suposadament enemic. És un arma normalment cega, és a dir, que no distingeix entre amics, enemics i neutrals, de manera que el seu ús implica riscos. En un inici eren conegudes amb el nom de torpedes fixos i van ser emprats durant la Primera Guerra Mundial tant pels aliats com pels alemanys.

Al juny de 1915 van aparèixer camps de mines a la costa oriental de Gran Bretanya causant un gran desconcert a la *Royal Navy*, ja que aquelles aigües tenien un important transit naval i era gairebé impossible que els vaixells minadors s'haguessin infiltrat en elles. No va ser fins el 2 de juliol, quan va quedar encallat a una platja el submarí *UB-2*, equipat amb dotze mines en sis rampes de llançament, que els britànics van assabentar-se que els alemanys empraven l'arma submarina per minar les seves aigües.

El 21 d'agost de 1915, el *UB-5* es va convertir en el primer submarí minador a penetrar pel Canal, llançant 12 mines en Boulogne, una de les quals va enfonsar el vapor *William Dawson* aquell mateix dia.

Els camps de mines van proliferar per tot el mar del Nord durant tota la Gran Guerra arribant al paranoia l'any 1918, quan la Marina dels Estats Units, que ja havia entrat en guerra, es va embarcar en un pla de dimensions colossals per crear una barrera a les rutes de sortida al Mar del Nord. Es va pencar en la col·locació de més de 70.000 mines l'estiu de 1918. Entre setemnbre i novembre d'aquells any es van enfonsar 6 submarins per aquesta mesura.



Il·lustració 43: Mina alemanya arrossegada per un dragamines en aigües australianes. De la col·lecció històrica de l'Australian War Memorial. En www.awm.gov.au

Es van fer esforços per emprar xarxes per localitzar submarins submergits. La mes coneguda va estar la

que pretenia tancar les rutes de l'*estret de Dover*, a la costa del Canal de la Mànega, anomenada barrera de Dover, i formada per camps de mines i xarxes submarines. Aquesta mesura requeria una enorme despesa d'esforç i material i donava resultats molt minsos, ja que durant el bienni 1915-1916 només dos submarins van estar enfonsats amb aquestes tècniques.

Un blockship és un vaixell enfonsat deliberadament per bloquejar un riu o canal i evitar que pugui ser emprat per a la navegació. Aquesta pràctica es remunta al segle XI quan van ser emprats al *fiord de Roskilde*, a Dinamarca, per protegir-lo de les incursions dels víkings. El 23 d'abril de 1918, els aliats van atacar el port de *Zeebrugge*, base se submarins alemanys a la costa de Bèlgica en aquells temps, i van intentar enfonsar al canal d'entrada tres vaixells vells, el HMS Thetis, l'Iphigenia i l'Intrepid. Problemes de coordinació el *Thetis* es va enfonsar abans d'arribar al punt previst i, encara que els altres dos si es van enfonsar al lloc previst, el bloqueig va ser només parcial i els alemanys van poder continuar utilitzant el canal amb la marea alta.

Hidròfons i càrregues de profunditat

Per trobar als submarins sota el mar, els aliats empraven l'hidròfon. Era un micròfon que es col·locava sota l'aigua i detectava el so dels motors elèctrics d'un submarí. Llavors es podia calcular a quina profunditat s'amagava. Després es posaven en joc les càrregues de profunditat que eren mines llançades des dels vaixells i regulades perquè esclatessin a una profunditat determinada.

L'ús de les càrregues de profunditat va ser suggerit per primera vegada en 1910 i es va convertir en pràctic quan la *Royal Navy* i el seu Comandant en Cap i Almirall de la Flota, *Sir George Callaghan*, va demanar la seva producció en 1914. El treball de disseny va ser realitzat per *Herbert Taylor* a la *HMS Vernon Torpedo and Mine School de Portsmouth* que van aconseguir desenvolupar la primera càrrega de profunditat efectiva, el tipus D, estant disponible des de gener de 1916.

Els vaixells anti-submarins portaven en una primera fase només dues càrregues de profunditat que eren llançades des d'una rampa per la popa del buc. El primer èxit va ser l'enfonsament de l'U-68 en *Kerry*, Irlanda, el 22 de març de 1916 pel *HMS Farnborough*. Alemanya va conèixer l'existència de les càrregues de profunditat després dels atacs infructuosos als *U-67*, el 15 d'abril de 1916, i *U-69*, el 20 d'abril.

Vaixells-Q

Haindt, l'operador de telègraf del submarí alemany *U-54*, va escriure a les seves memòries*: "No hi havia senyals de vida abordo. Sortim a la superfície. De sobte el vaixell va tornar a la vida. Es van obrir les portelles amagades. Els artillers es van posar al canó de proa, van descobrir altres canons i ens van llançar una pluja de foc devastadora"*[35].

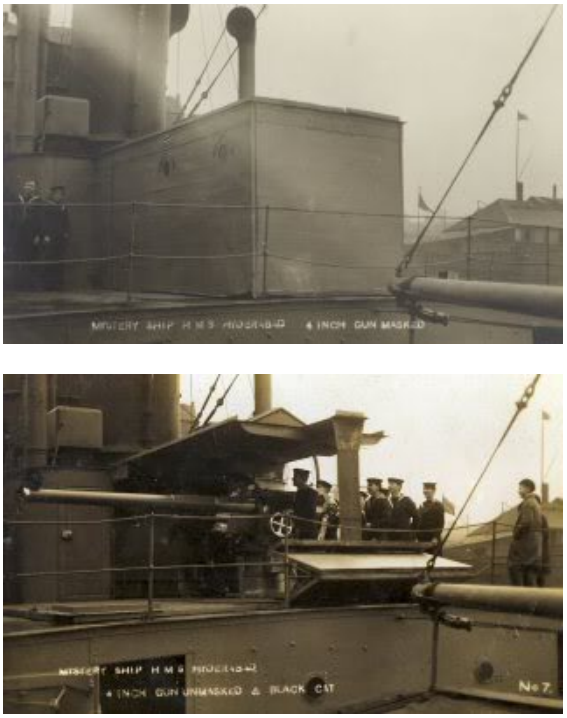
Els vaixells-Q, també coneguts com a bucs esquer, vaixells de serveis especials o bucs secrets o misteriosos, eren naus mercants que estaven fortament artillats amb armament ocult, dissenyats per atreure els submarins a enfrontar-se en un atac de superfície, el que els donava l'oportunitat d'obrir foc i enfonsar-los.

Després de la Primera Batalla de l'Atlàntic, en 1915, a Gran Bretanya li calia desesperadament una mesura contra els submarins que fustigaven les seves rutes marítimes. L'única oportunitat d'enfonsar

[35] Operador de telègraf de l'U-54, Haindt a les seves Memòries

un submarí era per arma de foc o per impacte, mentre romania a la superfície. El problema era atreure-ho allí.

La primera va estar la recomanació feta al vaixells mercants de que en detectar un submarí anessin a envestir-lo per obligar-lo a submergir-se. El pas següent van estar els vaixells-Q. Aquest nom en clau es referia al seu port d'origen, *Queenstown*, a Irlanda. Aquests van ser anomenats pels alemanys *U-Boote-Falle*. Un vaixell-Q semblava ser un blanc fàcil, però en realitat es tractava d'un buc de guerra ocult.



Il·lustració 44: Seqüència del desplegament del canó d'un vaixell-Q. A dalt camuflat i a baix en acció de combat. Fotografies del web www.histamar.com. *Fotomuntatge de l'autor*

Les tècniques dels vaixells-Q es van anar fent més refinades, fins al punt d'organitzar acuradament posades en escena a bord, amb la finalitat de temptar l'U-Boote per, una vegada que estigués en el punt de mira, liquidar-lo sense contemplacions. Però l'ús generalitzat de combois a partir de mitjans de 1917 va fer que qualsevol vaixell solitari fos considerat immediatament com a sospitós per als submarins, que cada vegada s'arriscaven menys, fins que a l'agost de 1917, quan es van perdre alguns bucs, l'esquema va acabar per considerar-se obsolet.

El seu armament consistia normalment en un canó de 4 polzades (102 mm) i dos de 12 lliures, amagats de diverses maneres, dins de superestructures falses, tapes d'escotilla, com a càrrega de coberta i àdhuc dins de bots salvavides falsos. Van adoptar un gran secret i disfresses molt elaborades; canviaven els seus noms i l'aparença cada tant, alguns van arribar a tenir fins a cinc noms diferents. S'usaven molts subterfugis per convèncer als capitans de submarins alemanys que eren genuïns.

Aquests incloïen disfresses per a la tripulació, també es simulava l'abandó del buc per la meitat de la tripulació (l'anomenada *partida de pànic*) mentre l'altra meitat romania amagada llesta per emprar els canons.

Les càrregues dels vaixells-Q eren de fusta lleugera o caixes buides perquè, fins i tot si era torpedinat, romangués en flotació i obligués al submarí a sortir a la superfície per acabar d'enfonsar-lo amb el canó de coberta. Una vegada el submarí era vulnerable, els panells del vaixell-Q queien per revelar les armes de la coberta que obrien immediatament foc. Al mateix temps, s'hissava la *Royal Navy flag* com requeria la llei internacional. Amb l'element sorpresa, un submarí podia ser ràpidament anul·lat.

Conclusió

A principis de 1918 la combinació d'estratègies va aconseguir controlar l'amenaça dels submarins. Les tropes nord-americanes podien arribar sanes i estàlvies per l'Atlàntic fins a Europa. La victòria era inevitable per una simple qüestió de números. Però els britànics també havien vençut la batalla del bloqueig, en part per la seva disposició a acceptar el racionament. La carn, la mantega i la margarina

es van convertir en luxes, i les patates eren la dieta diària. Alemanya mai va introduir el racionament i per això, cap al final de la guerra, el menjar i les provisions escassejaven.



Il·lustració 45: Pòster anunciant la campanya de recollida d'aliments al districte d'Altona, a Hamburg. Del web http://web.viu.ca/

La guerra total es basa a usar el més eficaçment possible els recursos del país. Durant la Primera Guerra Mundial els alemanys van utilitzar els seus recursos d'una forma molt poc eficaç. Van treure a tots els seus agricultors del camp, els van enrolar en l'exèrcit i els van usar per a la batalla. No els van substituir i la productivitat agrícola es va enfonsar. No van mobilitzar la seva força de treball femenina, a penes van mobilitzar cap altra força de treball disponible. Llavors van haver d'importar menjar. El bloqueig britànic va fer que no ho poguessin fer. A poc a poc les racions dels alemanys es van ser retallant i, si al principi menjaven moltes grasses animals, al final vivien només de naps.

La guerra naval havia començat amb la carrera dels cuirassats i cap al final la flota de navilis britànics i nord-americans semblaven simbolitzar la victòria aliada en el mar. Però aquest no va ser el veritable conflicte naval.

ELS PROTAGONISTES

Els causants dels enfonsaments

S'inclouen a continuació les fitxes dels submarins alemanys que van enfonsar els vaixells. També les dels vaixells "Wilston" i "Caprera" per ser causants directes de l'enfonsament del "SS Perim" i del "SS Cavour", respectivament.

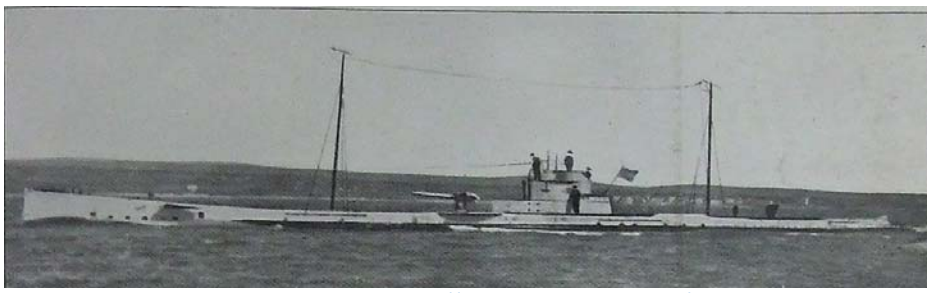
Les fitxes dels submarins s'estructuren en 4 apartats corresponents a:

- Dades Generals: on apareixen les dades genèriques de cada un dels submarins, com ara nacionalitat, any de l'encàrrec de l'avarada i del comissionat i nom de la drassana on es va construir.
- Dades Tècniques: ,s'inclouen en aquest apartat les dades genèriques de la classe de submarí a la que pertany: eslora, mànega, desplaçament, etc...
- Sobre la carrera: es donen referències dels comandants, missions i la seva situació al final de la guerra
- Sobre el submarí i la drassana: en aquests apartat s'inclouen la relació d'enfonsaments realitzats al golf de Sant Jordi i una petita ressenya sobre la drassana on es va construir.

Les fitxes dels vaixells s'estructuren en 3 apartats corresponents a:

- Dades Generals: on apareixen les dades genèriques de cada un dels vaixells, com ara nacionalitat, any de construcció, nom del constructor i del propietari, etc...
- Dades Tècniques: ,s'inclouen en aquest apartat les dades emprades habitualment per definir els vaixells, com ara eslora, mànega, desplaçament, etc...
- Sobre el vaixell i el propietari: en aquests apartat s'inclouen petites ressenyes històriques amb dades dels vaixells no incloses a la resta d'apartats i sobre el propietari del vaixell.

U-34



Il·lustració 46 U-boot U-34 navegant. Del web http://germannavalwarfare.info/

Dades generals

Nom	U-34
Nacionalitat	Alemany
Tipus	U-31
Drassana	Germaniawerft (Kiel)
Encarregat	29 de març de 1912
Avarat	9 de maig de 1914
Comissionat	5 d'octubre de 2014

Dades tècniques submarins tipus U-31

Desplaçament total	971 T
Desplaçament superfície	685 T
Desplaçament submergit	878 T
Eslora total	64,70 m
Eslora buc de pressió	52,36 m
Mànega total	6,32 m
Mànega buc de pressió	4,05 m
Calat	3,56 m
Alçada	7,68 m
Potència superfície	1850 HP
Potència submergit	1200 HP
Velocitat superfície	16,4 Nusos
Velocitat submergit	9,7 Nusos
Autonomia superfície	8790 milles a 8 nusos
Autonomia submergit	80 milles a 5 nusos
Tripulació	35
Fondària màxima	50 m
Armament	*Torpedes*: 6 emmagatzemats+2 tubs popa+2 tubs proa *Canó de coberta*: 105 mm

Sobre la carrera del submarí

Comandants	Claus Rücker	del 5 d'octubre de 1914 a 11 de desembre de 1916
	Johannes Klasing	del 12 de desembre 1916 a 17 de gener de 1918
	Wilhelm Canaris	del 18 de gener de 1918 a 13 de març de 1918
	Johannes Klasing	del 14 de març de 1918 a 21 d'octubre de 1918
Accions	17 patrulles	
Destinació	II Flotilla	del 5 d'octubre de 1914 a 23 d'agost de 1915
	Iª Flotilla Mediterrani	del 23 d'agost de 1915 a 21 d'octubre de 1918
Successos	119 vaixells enfonsats amb un total de 257.652 tones 5 naus danyades i un total de 14.208 tones	
Situació a final guerra	Enfonsat el 9 de novembre de 1918 a prop de Punta Tarifa, a l'Estret de Gibraltat. Tots 38 mariners perduts	

Sobre el submarí i la drassana

Sobre el submarí

Enfonsaments realitzats al Golf de Sant Jordi

DATA	NOM	TONES	NACIÓ
11/5/1917	LEFKOSIA	1087	GRÈCIA
11/5/1917	MEDJERDA	1918	FRANÇA

Sobre la drassana

La drassana va ser fundada en 1867 per Lloyd Foster com Norddeutsche Schiffbau Actien Gesellschaft al port en Kiel. La seva funció era construir navilis de guerra i mercants. Ells van construir el primer iot de l'emperador, el *Hohenzollern*.

La drassana es va vendre el 1879 a Mäkisch-Schlesischen Maschinenbau und Hütten-Aktiengesellschaft vorm. F.A. Egells. Ells van construir màquines de vapor a Berlín des de 1822. Uns pocs anys més tard aquesta empresa també es va ficar en problemes i al novembre de 1882 una nova empresa va ser fundada, el Schiff und Maschinenbau Germania.

Es van especialitzar en la construcció de vaixells de guerra i també tenia una reputació molt bona en relació a la construcció de vaixells-torpede. No obstant això, els problemes financers van tornar i, a finals d'agost 1896, Krupp es va fer càrrec, ja que estaven molt interessats en la construcció de vaixells de guerra. Entre 1898 i 1902 les instal·lacions van doblat la seva superfície , fins les 22,5 ha. Es van construir noves rampes de varada. En 1902 el moll va canviar de nom i va esdevenir el Friedrich Krupp Germaniawerft.

A finals de gener 1902 van començar a treballar amb l'enginyer espanyol Raimundo Lorenzo d'Equevilley-Montjustin per a la construcció d'un submarí . Al juliol es va iniciar la construcció i al juny de 1903, va ser batejat el submarí *Forelle*, que va ser portat per una grua fins a l'aigua . Va ser tot un èxit . Brasil volia tres d'ells. Mentrestant es va construir un nou tipus: l'A. L'abril de 1904 el govern rus va encarregar tres d'aquests submarins . Van ser els *Karp*, *Karass* i *Kambala.*

Àustria i Noruega també es van interessar en el nou submarí tipus A, i Alemanya es va decidir a comprar també un vaixell del mateix tipus (l'U-1). Mentrestant, en 1904 la marina Kaiserliche seu Inspektion Torpedo va decidir fundar l'U-Bootkonstruktionsbüro on Gustave Berling en 1905-1906 havia desenvolupat un nou submarí

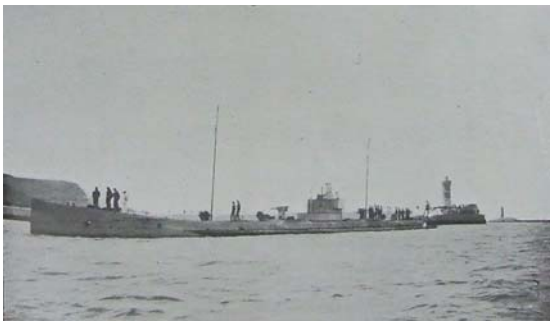
amb més velocitat per sota i per sobre de la superfície . Mentre d'Equevilley estava treballant en el Germaniawerft, la Kaiserliche tenia no tenia cap entusiasme per donar el material secret de la drassana ha qui era, després de tot , un estranger.

EL'1 de juliol de 1907 un nou enginyer, Hans Techel, va esdevenir responsable de la construcció de submarins al moll. Techel es convertiria en una figura gairebé llegendària en la construcció de submarins. El 8 d'abril de 1908, la drassana va rebre l'encàrrec dels U 5 a U-8 i en 1909 de l'U 16.

Allà també van construir els seus propis motors dièsel, del que va resultar un submarí per l'Armada italiana, l'*Antropo*, i noves ordres de la marina alemanya per a submarins amb aquests motors dièsel el març de 1911. A partir d'aquest moment la Germaniawerft es convertiria en la drassana d'U-boat més important d'Alemanya. Així mateix, abans d'esclatar la guerra dos dissenys de submarins van ser fets per Noruega i Àustria. Durant la guerra, no només es van construir els tipus U, sinó també molts dels UB i UC.



U-35



Il·lustració 47: U-boot U-35 a port. Del web http://germannavalwarfare.info/

Dades generals

Nom	U-35
Nacionalitat	Alemany
Tipus	U-31
Drassana	Germaniawerft (Kiel)
Encarregat	29 de març del 1912
Avarat	18 d'abril de 1914
Comissionat	3 de novembre de 1914

Dades tècniques submarins tipus U-31

Desplaçament total	971 T
Desplaçament superfície	685 T
Desplaçament submergit	878 T
Eslora total	64,70 m
Eslora buc de pressió	52,36 m
Mànega total	6,32 m
Mànega buc de pressió	4,05 m
Calat	3,56 m
Alçada	7,68 m
Potència superfície	1850 HP
Potència submergit	1200 HP
Velocitat superfície	16,4 Nusos
Velocitat submergit	9,7 Nusos
Autonomia superfície	8790 milles a 8 nusos
Autonomia submergit	80 milles a 5 nusos
Tripulació	35
Fondària màxima	50 m
Armament	*Torpedes*: 6 emmagatzemats+2 tubs popa+2 tubs proa *Canó de coberta*: 105 mm

Sobre la carrera del submarí

Comandants	Waldemar Kophamel	del 3 novembre 1914 a 12 novembre 1916
	Lothar von Arnauld de la Perière	del 13 novembre 1916 a 16 de març 1918
	Ernst von Voigt	del 17 març 1918 a 13 agost 1918
	Heino von Heimburg	del 14 octubre 1918 a 11 novembre 1918
Accions	17 patrulles	
Destinació	II Flotilla	del 3 de novembre de 1914 a 1 d'agost de 1915
	Iª Flotilla Mediterrani	del 23 d'agost de 1915 a 11 de novembre de 1918
Successos	223 vaixells enfonsats amb un total de 535.700 tones. 9 naus danyades i un total de 36.439 tones. 3 vaixells de guerra enfonsats amb un total de 2.798 tones. 1 vaixell de guerra danyat amb un total de 450 tones.	
Situació a final guerra	26 novembre 1918 es va rendir i va ser desballestat a Blyth 1919-1920	

Sobre el submarí i la drassana

Sobre el submarí

Enfonsaments realitzats al Golf de Sant Jordi

DATA	NOM	TONES	NACIÓ
18/2/1917	SKOGLAND	3264	SUÈCIA
18/2/1917	GIUSEPPE	1856	ITÀLIA
18/2/1917	GUIDO T	324	ITÀLIA
23/2/1918	HUMBERTO	274	PORTUGAL

Sobre la drassana

La drassana va ser fundada en 1867 per Lloyd Foster com Norddeutsche Schiffbau Actien Gesellschaft al port en Kiel. La seva funció era construir navilis de guerra i mercants. Ells van construir el primer iot de l'emperador, el *Hohenzollern*.

La drassana es va vendre el 1879 a Mäkisch-Schlesischen Maschinenbau und Hütten-Aktiengesellschaft vorm. F.A. Egells. Ells van construir màquines de vapor a Berlín des de 1822. Uns pocs anys més tard aquesta empresa també es va ficar en problemes i al novembre de 1882 una nova empresa va ser fundada, el Schiff und Maschinenbau Germania.

Es van especialitzar en la construcció de vaixells de guerra i també tenia una reputació molt bona en relació a la construcció de vaixells-torpede. No obstant això, els problemes financers van tornar i, a finals d'agost 1896, Krupp es va fer càrrec, ja que estaven molt interessats en la construcció de vaixells de guerra. Entre 1898 i 1902 les instal·lacions van doblat la seva superfície , fins les 22,5 ha. Es van construir noves rampes de varada. En 1902 el moll va canviar de nom i va esdevenir el Friedrich Krupp Germaniawerft.

A finals de gener 1902 van començar a treballar amb l'enginyer espanyol Raimundo Lorenzo d'Equevilley-Montjustin per a la construcció d'un submarí . Al juliol es va iniciar la construcció i al juny de 1903, va ser batejat el submarí *Forelle*, que va ser portat per una grua fins a l'aigua . Va ser tot un èxit . Brasil volia tres d'ells. Mentrestant es va construir un nou tipus: l'A. L'abril de 1904 el govern rus va encarregar tres d'aquests submarins . Van ser els *Karp*, *Karass* i *Kambala.*

Àustria i Noruega també es van interessar en el nou submarí tipus A, i Alemanya es va decidir a comprar també un vaixell del mateix tipus (l'U-1). Mentrestant, en 1904 la marina Kaiserliche seu Inspektion Torpedo va decidir fundar l'U-Bootkonstruktionsbüro on Gustave

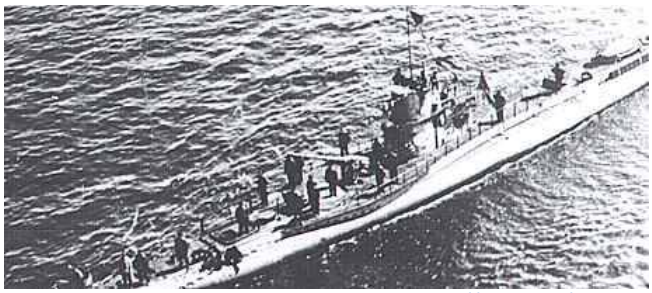
Berling en 1905-1906 havia desenvolupat un nou submarí amb més velocitat per sota i per sobre de la superfície . Mentre d'Equevilley estava treballant en el Germaniawerft, la Kaiserliche tenia no tenia cap entusiasme per donar el material secret de la drassana ha qui era, després de tot , un estranger.

EL'1 de juliol de 1907 un nou enginyer, Hans Techel, va esdevenir responsable de la construcció de submarins al moll. Techel es convertiria en una figura gairebé llegendària en la construcció de submarins. El 8 d'abril de 1908, la drassana va rebre l'encàrrec dels U 5 a U-8 i en 1909 de l'U 16.

Allà també van construir els seus propis motors dièsel, del que va resultar un submarí per l'Armada italiana, l'*Antropo*, i noves ordres de la marina alemanya per a submarins amb aquests motors dièsel el març de 1911. A partir d'aquest moment la Germaniawerft es convertiria en la drassana d'U-boat més important d'Alemanya. Així mateix, abans d'esclatar la guerra dos dissenys de submarins van ser fets per Noruega i Àustria. Durant la guerra, no només es van construir els tipus U, sinó també molts dels UB i UC.



U-64



Il·lustració 48: U-boot U-64 vista aèrea. Del web http://uboat.net/

Dades generals

Nom	U-64
Nacionalitat	Alemany
Tipus	U-63
Drassana	Kiel Germaniawerft
Encarregat	17 de maig de 1915
Avarat	29 de febrer de 1916
Comissionat	15 d'abril de 1916

Dades tècniques submarins tipus U-63

Desplaçament total	1160 T
Desplaçament superfície	810 T
Desplaçament submergit	927 T
Eslora total	68,36 m
Eslora buc de pressió	55,55 m
Mànega total	6,30 m
Mànega buc de pressió	4,15 m
Calat	4,04 m
Alçada	7,65 m
Potència superfície	2200 HP
Potència submergit	1200 HP
Velocitat superfície	16,5 Nusos
Velocitat submergit	9,0 Nusos
Autonomia superfície	9170 milles a 8 nusos
Autonomia submergit	60 milles a 5 nusos
Tripulació	36
Fondària màxima	50 m
Armament	*Torpedes*: 6 emmagatzemats+2 tubs popa+2 tubs proa *Canó de coberta*: 2x88mm

Sobre la carrera del submarí

Comandants	Robert Moraht	del 15 d'abril 1916 a 17 de juny 1918
Accions	10 patrulles	
Destinació	IV Flotilla Iª Flotilla Mediterrani	del 31 de maig de 1916 a 19 de novembre de 1916 del 19 de novembre de 1916 a 17 de juny de 1918
Successos	45 vaixells enfonsats amb un total de 129.569 tones. 3 naus danyades i un total de 9.420 tones. 1 vaixell apressat amb un total de 186 tones. 1 vaixell de guerra enfonsat amb un total de 18.300 tones.	
Situació a final guerra	El 17 de juny 1918 va ser danyat per D/C des HMS Lychnis Va sortir a la superfície i va rebre una pluja de foc fins que s'enfonsa en 38.07N 10.27E. 38 morts i 5 supervivents.	

Sobre el submarí i la drassana

Sobre el submarí

Enfonsaments realitzats al Golf de Sant Jordi

DATA	NOM	TONES	NACIÓ
9/6/1917	GRATANGEN	2484	NORUEGA
9/6/1917	FERT	5567	ITÀLIA
13/9/1917	CHULMLEIGH	4911	GRAN BRETANYA
13/9/1917	AUSONIA	1438	ITÀLIA
14/9/1917	AMIRAL DE KERSAINT	5570	FRANÇA

Sobre la drassana

La drassana va ser fundada en 1867 per Lloyd Foster com Norddeutsche Schiffbau Actien Gesellschaft al port en Kiel. La seva funció era construir navilis de guerra i mercants. Ells van construir el primer iot de l'emperador, el *Hohenzollern*.

La drassana es va vendre el 1879 a Mäkisch-Schlesischen Maschinenbau und Hütten-Aktiengesellschaft vorm. F.A. Egells. Ells van construir màquines de vapor a Berlín des de 1822. Uns pocs anys més tard aquesta empresa també es va ficar en problemes i al novembre de 1882 una nova empresa va ser fundada, el Schiff und Maschinenbau Germania.

Es van especialitzar en la construcció de vaixells de guerra i també tenia una reputació molt bona en relació a la construcció de vaixells-torpede. No obstant això, els problemes financers van tornar i, a finals d'agost 1896, Krupp es va fer càrrec, ja que estaven molt interessats en la construcció de vaixells de guerra. Entre 1898 i 1902 les instal·lacions van doblat la seva superfície , fins les 22,5 ha. Es van construir noves rampes de varada. En 1902 el moll va canviar de nom i va esdevenir el Friedrich Krupp Germaniawerft.

A finals de gener 1902 van començar a treballar amb l'enginyer espanyol Raimundo Lorenzo d'Equevilley-Montjustin per a la construcció d'un submarí . Al juliol es va iniciar la construcció i al juny de 1903, va ser batejat el submarí *Forelle*, que va ser portat per una grua fins a l'aigua . Va ser tot un èxit . Brasil volia tres d'ells. Mentrestant es va construir un nou tipus: l'A. L'abril de 1904 el govern rus va encarregar tres d'aquests submarins . Van ser els *Karp*, *Karass* i *Kambala.*

Àustria i Noruega també es van interessar en el nou submarí tipus A, i Alemanya es va decidir a comprar també un vaixell del mateix tipus (l'U-1). Mentrestant, en 1904 la marina Kaiserliche seu Inspektion Torpedo va decidir fundar l'U-Bootkonstruktionsbüro on Gustave Berling en 1905-1906 havia desenvolupat un nou

submarí amb més velocitat per sota i per sobre de la superfície . Mentre d'Equevilley estava treballant en el Germaniawerft, la Kaiserliche tenia no tenia cap entusiasme per donar el material secret de la drassana ha qui era, després de tot , un estranger.

EL'1 de juliol de 1907 un nou enginyer, Hans Techel, va esdevenir responsable de la construcció de submarins al moll. Techel es convertiria en una figura gairebé llegendària en la construcció de submarins. El 8 d'abril de 1908, la drassana va rebre l'encàrrec dels U 5 a U-8 i en 1909 de l'U 16.

Allà també van construir els seus propis motors dièsel, del que va resultar un submarí per l'Armada italiana, l'*Antropo*, i noves ordres de la marina alemanya per a submarins amb aquests motors dièsel el març de 1911. A partir d'aquest moment la Germaniawerft es convertiria en la drassana d'U-boat més important d'Alemanya. Així mateix, abans d'esclatar la guerra dos dissenys de submarins van ser fets per Noruega i Àustria. Durant la guerra, no només es van construir els tipus U, sinó també molts dels UB i UC.

SS WILSTON



Il·lustració 49: El Wilston embarrancat a Cap Cornwall. Del web www.wrecksite.eu/

Dades generals

Nom	Wilston
Nacionalitat	Britànic
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1916
Constructor	Robert Duncan & Co (Glasgow)
Propietari	Miller. W. S & Co (Glasgow)
Número tripulants	30
Número passatgers	-

Dades tècniques

Desplaçament	3218 T
Eslora	102,1 metres
Mànega	14,6 metres
Calat	6,7 metres
Material construcció	Acer
Potència màxima	-
Velocitat màxima	10 nusos
Màquina	1 x 3 cil. de triple expansió, d'un sol eix, 1 cargol

Sobre el vaixell i el seu propietari

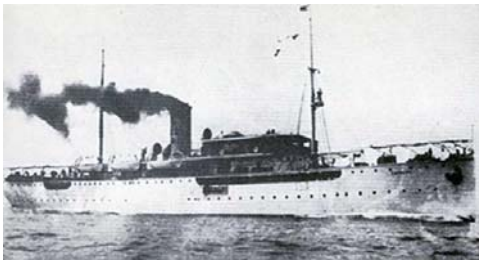
Sobre el vaixell

Va estar construït a la drassana Robert Duncan & Co de Glasgow (Escòcia) l'any 1916. El 21 d'octubre de 1917, viatjant en llast envestí el mercant britànic SS Perim enfonsant-lo. Amb greus avaries va anar fins a Barcelona per ser reparat.
Va acabar la seva vida embarrancat davant Cap Cornwall, al sud-oest de Gran Bretanya en 1939 en un naufragi que va costar la vida a 30 persones.

Sobre el propietari

Creada a Glasgow el 1892 amb la compra dels vaixells de segona mà, la companyia comercialitza com WS Miller & Co, fins a 1903, quan va transferir els seus vaixells a Ellaston SS Co. Va perdre onze vaixells per acció enemiga durant la Gran Guerra i el 1918 l'empresa era propietària de només tres bucs. Quatre nous vaixells van ser lliurats en la dècada de 1920 i en l'esclat de la Segona Guerra Mundial la flota va consistir en aquests quatre vaixells. Els propietaris de l'empresa Miller es va retirar de l'armadora en 1940 i els vaixells van ser venuts.

SS CAPRERA



Il·lustració 50: El Caprera en navegació. De la col·lecció d'Alberto i Marina Bisagno al web www.diarioinformacion.com/

Dades generals

Nom	Caprera
Nacionalitat	Itàlia
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carga
Any de construcció	1910
Constructor	Fratelli Orlando & Co., Livorno (Leghorn)
Propietari	Ferrovie dello Stato
Número tripulants	-
Número passatgers	-

Dades tècniques

Desplaçament	1875 T
Eslora	93,10 metres
Manega	11,10 metres
Calat	6,20 metres
Material construcció	Acer
Potència màxima	393 HP
Velocitat màxima	15 nusos
Màquina	Quàdruple expansió

Sobre el vaixell i el seu propietari

Sobre el vaixell

Construït en 1910 per les drassanes italianes *Fratelli Orlando & Co*., de *Livorno*, operador *Ferrrovie Dello Stato*, de *Palerm*, i propietat de la companyia *Servizio Navigazione di Stato.*

A partir de febrer de 1917 passa a formar part, en funcions de creuer auxiliar armat, de la reserva naval italiana de la *Regia Marina*, armat amb quatre canons, dos a cada banda.

L'11 de desembre de 1917, fent tasques de protecció del comboi format pel vapor italià *Cavour* i el carboner nord-americà *Deepwater*, va xocar contra el primer degut al mal temps i al fet que tots tres navegaven sense llums. A resultes del xoc, el *Cavour* es va enfonsar davant de l'actual central nuclear e Vandellòs.

Enfonsat per un U-Boote davant de les costa de la *Vila Joiosa*, prop de *Santa Pola* (Alacant), el 5 de febrer de 1918, mentre navegava en funcions d'escorta d'un comboi de quatre mercants en ruta de Gènova a Gibraltar. Va ser torpedinat per l'*U-64*, al comandament de *Robert Moraht*, en aigües del *Campello*, resultant destrossats l'hèlix i el timó. El seu capità, *Luigi Martini*, va ordenar l'evacuació del passatge i la tripulació, que tocarien terra entre *El Campello* i la *Vila Joiosa*. A bord viatjaven 110 persones, ja que en aquell moment transportava mariners destinats a reforçar les tripulacions dels mercants fondejats a Gibraltar.

Sobre el propietari

Ferrovie dello Stato es va constituir el 22 d'abril de 1905, quan l'estat italià va assumir la totalitat de la propietat i l'administració de la major part de les línies ferroviàries italianes. Durant els primers anys va ser dirigida per una Comissió d'Administració, presidida per el director general *Riccardo Bianchi*. L'any 1907 es va decidir incorporar el Consell d'administració, format per vuit consellers. Aquesta estructura es va mantenir fins que el 2 de febrer de 1920 va augmentar el nombre de membres del Consell d'Administració fins a setze membres, dels quals cinc eren representants del personal. Es va establir que el president fos nombrat pel govern i el càrrec de director general fos reanomenat al d'administrador general.

Amb l'arribada del feixisme aquesta estructura va canviar. A finals del 1922, es va dissoldre el Consell d'administració i es va imposar el càrrec d'administrador general. El 4 de gener de 1923 un nou decret va portar a la designació d'un comissionat extraordinari, *Edoardo Torre*, del qual el seu mandat comprenia un període vàlid fins el 30 d'abril de 1924. L'1 de maig d'aquest mateix any va ser creat el Ministeri de Comunicacions que comprenia ferrocarrils, correu i telègraf, i la marina mercant. Com a resultat d'això, Torre va ser destituit. El Consell d'administració va ser restituit, però només amb funcions consultives i sota les ordres del Ministeri de Comunicacions. El 22 de maig de 1924 es va reduir a deu membres el Consell d'administració, sense representants del personal i es va restituir el càrrec de director general.

Després del 8 de setembre de 1943, es va procedir a la separació territorial i administrativa de la xarxa ferroviària. Van ser creades dos Direccions, la de *Salern* per les zones ocupades pels aliats, i la de *Verona* (República Socialista), amb una organització molt similar a l'original.

A principis de l'any 1944 va ser suspesa, de forma provisional, la normativa relativa al funcionament del Consell d'administració, i el ministre de Comunicacions va assumir la funció de director general. A finals d'aquest any es decideix dividir el Ministeri de Comunicació en Ministeri del Transport, que també comprenia la direcció general de *Ferrovie dello Stato* i el Ministeri de Correus i Comunicacions. El 20 d'agost de 1945 es decideix recompondre el Consell d'administració constituït per dotze membres i la companyia és reanomenada *Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.*

Els vaixells enfonsats

A continuació s'adjunten les 13 fitxes de dades corresponents als 13 derelictes existents al Golf de Sant Jordi com a conseqüència directa del fets passats duran la Primera Guerra Mundial.

Les fitxes s'estructuren en 5 apartats corresponents a:

- Dades Generals: on apareixen les dades genèriques de cada un dels vaixells, com ara nacionalitat, any de construcció, nom del constructor i del propietari, etc...
- Dades Tècniques: ,s'inclouen en aquest apartat les dades emprades habitualment per definir els vaixells, com ara eslora, mànega, desplaçament, etc...
- Sobre la pèrdua dels vaixells: es donen referències esquemàtiques sobre els fets que van provocar l'enfonsament del vaixell i algunes particularitats en aquell moment
- Sobre el derelicte: la informació d'aquest apartat està referida a l'estat i localització actual dels vaixells al fons del golf.
- Sobre el vaixell i la drassana: en aquests apartat s'inclouen petites ressenyes històriques amb dades dels vaixells no incloses a la resta d'apartats i sobre la drassana on es va construir.

L'estructura de la fitxa és única i inclou dades quan se'n disposa.



SS SKOGLAND



Il·lustració 51: Moll de la drassana William Gray & Co, on es va construir el vapor Skogland. Del web www.wrecksite.eu

Dades generals

Nom	Skogland
Nacionalitat	Suec
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1906
Constructor	William Gray & Co (Sunderland)
Propietari	Rederi A/B Skogland (T. Persson) (Helsingborg)
Número tripulants	26
Número passatgers	-

Dades tècniques

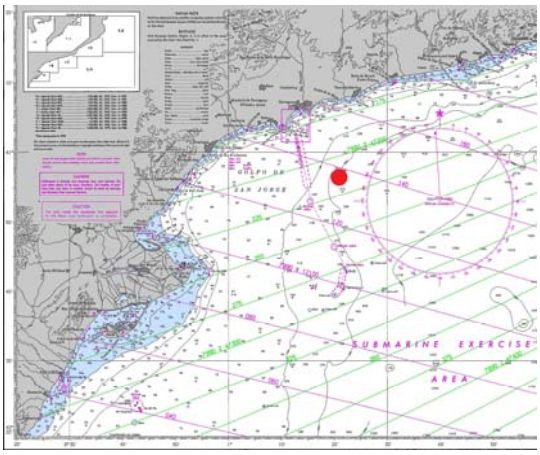
Desplaçament	3.264 T
Eslora	-
Manega	-
Calat	-
Material construcció	Acer
Potència màxima	-
Velocitat màxima	-
Màquina	-

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	T. Persson
Causa de la pèrdua	Dinamitat i tirotejat per l'U-35
Data de la pèrdua	18 de febrer del 1917
Posició	6 milles del port de Tarragona
Localització	40,56.46 N 01,20.75 E
Ruta	Norfolk-Bagnoli
Càrrega	Carbó
Nombre de víctimes	

Sobre el derelicte

Nom popular	Vapor del Més Alt Vapor de la Clotada
Fondària	216 metres
Descripció	Degut a la fondària, aquest derelicte és actualment inaccessible pels submarinistes.
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 52: Posició del Skogland sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

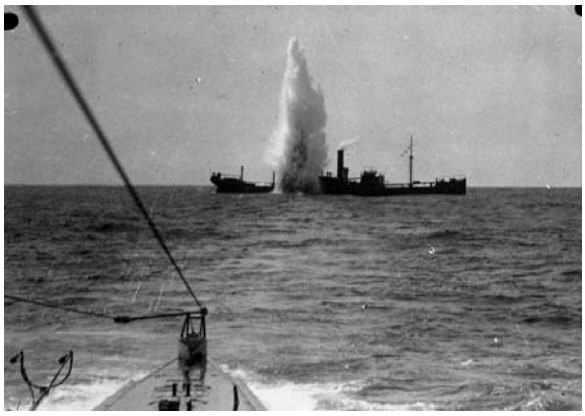
Construït per *W. Gray & Co Ltd*, a *West Hartlepool* en 1906. En el moment de la seva pèrdua era propietat de *T. Persson*, de *Helsingborg*, era un vaixell de vapor suec de 3.264 tones.
El 18 de febrer de 1917, en un viatge des de *Norfolk*, Virginia a *Bagnoli* amb un carregament de carbó, va ser enfonsat pel submarí alemany U-35, a 6 quilòmetres al sud de Tarragona..

Sobre la drassana

William Gray and Company of Central Marine Engineering Works, de *West Hartlepool*, era un empresa de construcció naval entre els anys 1874-1963. Era la major drassana local, i també la que va funcionar durant més temps. Durant cent anys va assegurar la prosperitat de la ciutat i va donar feina a milers dels seus habitants.
William Gray & Co. sempre va mantenir la seva reputació per ser en a l'avantguarda de la innovació tecnològica i tècnica. Va sobresortir entre les empreses de construcció naval britàniques durant la darrera dècada del segle XIX i els principis del XX. Entre 1883 i 1887 la drassana va créixer a través de l'adquisició d'uns 40.000 m^2 (*Moll Central*) i tres varadors (*Moll Jackson*).
Cap al final del segle XIX, la demanda era per vaixells més grans que podrien portar més càrrega. Això va portar a l'obertura, el 1887 , d'un altre drassana *Gray* al final del *Moll Central*.
El 1890 *William Gray* va ser nomenat cavaller. Era molt actiu en la vida civil de *Hartlepool* havent estat el primer alcalde de *West Hartlepool* entre molts altres èxits
El 1896 *Matthew Gray* mort dins 1896, el va seguir, dos anys més tard, *William Gray*, i *Thomas Mudd*. El fill més jove de *Sir William*, *William Cresswell Gray*, va estar anomenat President de l'empresa.
Durant la Primera Guerra Mundial es van construir 30 vaixells de càrrega i mercants a ordre privada, 13 més ho van ser a ordre de l'Almirallat i 30 mercants estàndard WAR pel *Shipping Controller*. El rei *George V* i la reina *Mary* van visitar la drassana per augmentar la moral.
La drassana va tenir una grúa martell de 100 tones que va ser un punt de referència al port de Hartlepool fins que va ser demolida en la dècada de 1960 .

L'Empresa va anar a liquidació voluntària el 1962. Les diverses instal·lacions van ser o adquirides, o subhastades o demolides el 1963.

SS GIUSEPPE



Il·lustració 53: El mercant anglès SS Maplewod atacat pel submarí alemany U-35 amb el seu canó de 105 mm el 7 d'abril de 1917. Del German Federal Archives

Dades generals

Nom	Giuseppe
Nacionalitat	Itàlia
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1884
Constructor	Readhead John & Sons (Shields)
Propietari	Dall'Orso & Co (Spezia)
Número tripulants	25
Número passatgers	-

Dades tècniques

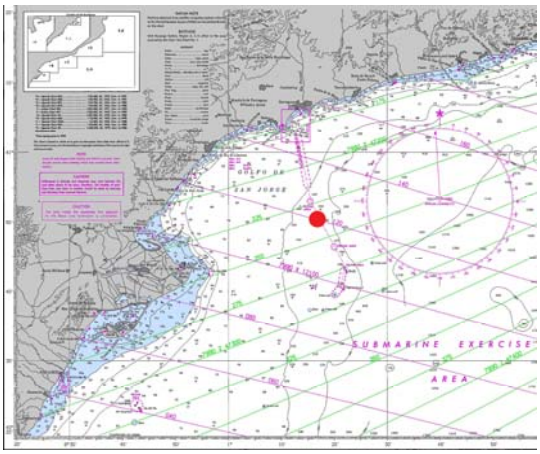
Desplaçament	1.856 T
Eslora	78,48 m
Manega	11 m
Calat	-
Material construcció	-
Potència màxima	-
Velocitat màxima	-
Màquina	Triple expansió de dues calderes cilíndriques

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Capità Zino
Causa de la pèrdua	Dinamitat i tirotejat per l'U-35
Data de la pèrdua	18 de febrer de 1917
Posició	5 milles de Tarragona
Localització	40,50.53 N 01,17.03 E
Ruta	Newcastle-Gènova
Càrrega	Carbó
Nombre de víctimes	1

Sobre el derelicte

Nom popular	Lo Barquet de Llevant
Fondària	120 metres
Descripció	Es desconeix l'estat del derelicte doncs no va estar objecte de immersions de prospecció
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 54: Posició del Giuseppe sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Construït per *J. Readhead & Co*, a *South Shields*, en 1884 i propietat, en el moment de la seva pèrdua, de *Dall 'Orso & Co*, de *La Spezia*, era un vapor italià de 1.856 tones.
El 18 de febrer de 1917, en un viatge de *West Hartlepool* a *Gènova* amb un carregament de carbó, va ser enfonsat pel submarí alemany U-35, a 5 milles al sud de Tarragona. No hi va haver víctimes.

Sobre la drassana

Readhead John & Sons Ltd. va estar una drassana britànica de la ciutat de *South Shields*, al nord-est de Gran Bretanya, fundada l'any 1865 amb el nom de *Readhead and Softley*, per *John Readhead* i *John Softley*.
El primer vaixell que van construir era un petit carboner anomenat *Unus*
Posteriorment, l'any 1872 va cambiar el nom pel de *John Readhead & Co*. Aquest encara es veuria modificat pel de *Readhead & Sons* l'any 1888. L'any 1909 va adquirir l'actual *Readhead John & Sons Ltd.*
Swan Hunter va comprar la companyia el 1967 després de la publicació de l'Informe Geddes, que recomanava la racionalització de la construcció naval en el riu Tyne.
Va ser nacionalitzada després de la detenció dels *Swan Hunter* el 1977, i la drassana a South Shields va tancar el 1984

GUIDO T



Il·lustració 55: El Tres Hombres, bergantí goleta d'eslora i desplaçament similar al Guido T. Foto de Michel Floch en el web http://globalstylus.com/

Dades generals

Nom	Guido T
Nacionalitat	Itàlia
Propòsit	Transport
Tipus	Veler
Any de construcció	1902
Constructor	Terrizzano F (Oneglia)
Propietari	Tomei Adolfo (Viareggio)
Número tripulants	-
Número passatgers	-

Dades tècniques

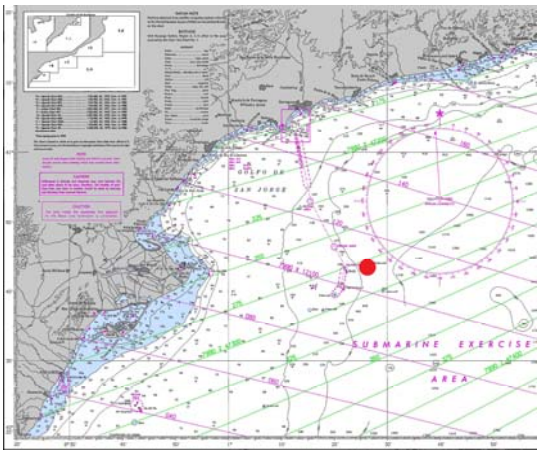
Desplaçament	324 T
Eslora	-
Manega	-
Calat	-
Material construcció	Fusta i acer
Potència màxima	-
Velocitat màxima	-
Màquina	Petit motor per a desplaçaments molt curts

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	-
Causa de la pèrdua	Incendiat amb petroli pel U-35
Data de la pèrdua	18 de febrer de 1917
Posició	25 milles del Cap de Tortosa
Localització	40,43.00 N 01,26.00 E
Ruta	Orà-Gènova
Càrrega	Crin i espart
Nombre de víctimes	-

Sobre el derelicte

Nom popular	-
Fondària	250 metres
Descripció	Es creu que ha desaparegut arrossegat per les arts de pesca i per la degradació dels seus materials, principalment de fusta
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 56: Posició del Guido T sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

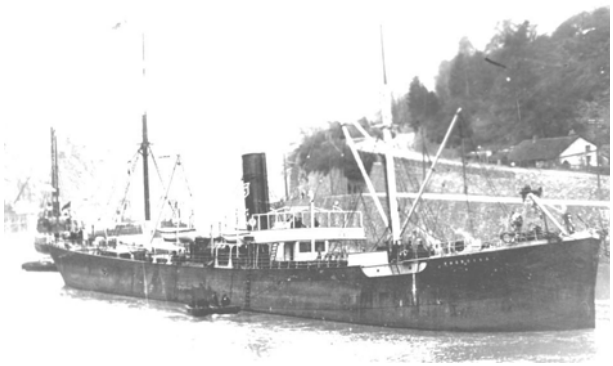
Construït per *F. Terrizzano*, a *Porto Maurizio* en 1902. El propietari en el moment de la pèrdua era *Oreste Tomei,* de Viareggio. Es tractava d'un veler italià de 324 tones.
El 18 de febrer de 1917, en un viatge d'*Orà* a *Gènova* amb un carregament crin i espart, va ser enfonsat pel submarí alemany U-35 a 15 milles al SSE de Tarragona.

Sobre la drassana

Cantieri Terrizzano és una drassana de vaixells de vela de la ciutat de *Imperia* (formada per la unió de les poblacions d'*Oneglia* i *Porto Maurizio*), a la costa de *Ligúria*, al nord d'Itàlia.
Giacomo Terrizzano, nascut el 1831, va estar pioner de la construcció naval ponentina. Fundà una de les drassanes més famosos de *Ligúria* que porta el seu nom. Constituïda el 1850, va construir dotzenes de vaixells de vela oceànics, per la pesca i el treball, així com a transbordadors de fins a 400 tones de registre brut.
Giacomo, després d'haver treballat com a capatàs en *Port de Bouc*, on es reparaven els vaixells de guerra francesos, va tornar a *Oneglia*, on va començar la construcció i reparació de vaixells .
Però la bona fortuna de *Giacomo* el va coronar el fundador d'una dinastia. Tenia quatre fills , tres dels quals, *Ambrogio*, *Francesco* i *Rosolino*, es va convertir en constructors navals i un, *Giovanni Battista*, en mestre d'aixa.
El 1886, amb 26 anys d'edat, *Ambrogio* va dissenyar i construir el seu primer veler de 200 tones, *Il Carrarese*, el primer de 56 vaixells .
El germà *Francesco* no va ser menys: 30 vaixells construïts a l'antic moll curt de *Porto Maurizio*. També va construir grans velers mai avarats a *Ligúria*, el *Paolina* , el bergantí armat *Rosolino*, va treballar en diversos llocs de la Costa Blava i projectant vaixells.
La construcció de velers de fusta , que va marcar l'apogeu de Terrizzano, va acabar en 1927. Un dels últims vaixells de vela va ser un famós *best ship*, el *IV Novembre*.
La feina va continuar amb *Giacomo*, qui en 1916, amb només 12 anys d'edat , va començar a aprendre l'ofici a la drassana del seu pare *Ambrogio*. A *Giacomo* el van succeir els seus fills *Ambrogio* i *Giovanni*, juntament amb el seu nebot *Giacomo*, que van fer que seguis creixent aquest llegendari art amb la construcció de petits velers i reestructuració de vaixells d'època . Art que *Giovanni* s'ensenya a l'escola professional d'Imperia.




SS LEFKOSIA



Il·lustració 57: El Lillia Dubild, vaixell de càrrega d'eslora i desplaçament similar al Lefkosia. Del web www.clubcimas.com/

Dades generals

Nom	Lefkosia
Nacionalitat	Grec
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1872
Constructor	Barclay. Curle & Co. (Glasgow)
Propietari	Pavlatos. D. & Co (Piraeus)
Número tripulants	18
Número passatgers	-

Dades tècniques

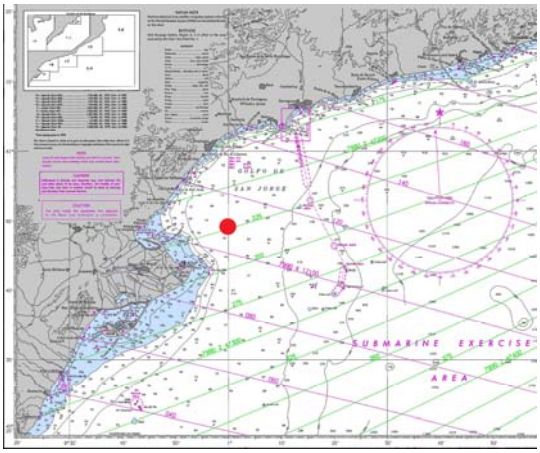
Desplaçament	1087 T
Eslora	74,5 m
Manega	8,5 m
Calat	6,3 m
Material construcció	Acer
Potència màxima	1520 c.v
Velocitat màxima	-
Màquina	Motor compost

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Aristides S. Rappos
Causa de la pèrdua	Canonejat pel U-34
Data de la pèrdua	11 de maig del 1917
Posició	6 milles del Cap de Tortosa
Localització	40,49.24 N 01,00.13 E
Ruta	València-Sant Louis du Rhone
Càrrega	Àcid Sulfúric
Nombre de víctimes	

Sobre el derelicte

Nom popular	Vapor de cal Pallejà Submarí de cal Pallejà
Fondària	95 metres
Descripció	El vaixell està molt fragmentat, possiblement com a conseqüència de l'efecte corrosiu de l'àcid sulfúric en el seu dia i les posteriors enganxades de les arts de pesca al seu voltant. És el lloc exacte on la llegenda situava popularment l'imaginari submarí enfonsat al Delta.
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 58: Posició del Lefkosia sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Construït per *Barclay, Curle & Co*, a *Glasgow* el 1872 es va dir *SS Prague* entre 1872 i 1906, mentre va ser propietat de Leith, Hull & Hamburg Steam Packet Co.
L'any 1906 va ser venut a la naviliera grega *Limassol S. S. Co.*, de *Piraeus*, que el va rebatejar com a SS *Lefkosia*, finalment, a finals de 1916 es va transferir a *D. Pavlatos & Co*, de *Piraeus*. Era un vapor de 1.087 tones.
L'11 de maig de 1917, en un viatge de *València* a *Sant Louis du Rhone* amb una càrrega d'àcid sulfúric, va ser enfonsat pel submarí alemany U-34 a 6 milles de Cap Tortosa. No hi va haver víctimes.

Sobre la drassana

La companyia va ser fundada per *Robert Barclay* en *Stobcross* a *Glasgow*, Escòcia l'any 1818. El 1876, va traslladar la drassanai a *Whiteinch*. Es va incorporar el 1884 a *Barclay Curle*. Al 1912, va adquirir la drassana propera *Elderslie* en *Scotstoun* de *John Shearer & Sons*, per atendre l'excés de comandes existent a la drassana *Clydeholm* de la firma no podia atendre a Whiteinch.
Barclay Curle va ser adquirida el 1912 per *Swan Hunter*. El 1920 una gran grua Tità va ser construïda al costat de les obres dels motors al *Clydehom Yard* per Sir William Arrol & Co.
Durant la Primera Guerra Mundial la drassana va construir diverses canoneres classe Insect per a la Royal Navy.
Swan Hunte, propietari de *Barclay Curle* va cessar la construcció de vaixells en la seva drassana *Clydeholm* el 1968, centrant les seves operacions a es de *Tynesid*.
La drassana *Elderslie*, va ser adquirida per *Yarrow Shipbuilders* el 1974. *North British Diesel Engine Works* va continuar i va ser adquirit per l'empresa d'enginyeria naval *Sulzer,* fins que es va nacionalitzar com a constructora naval britànica en virtut de la *Llei de la industria aeronaval i la construcció naval* de 1977.
Com a part del *Grup Seawind*, l'empresa ja no es trova a Glasgow, però conserva les instal·lacions de reparació naval a *Birkenhead*, *Merseyside*, i *Appledore*, a Devon .

SS MEDJERDA



Il·lustració 59: Postal publicitària de la Compagnie de Navigation Mixte on apareix el Medjerda. Del web www.uboat.net/

Dades generals

Nom	Medjerda
Nacionalitat	Francesa
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de passatgers
Any de construcció	1898
Constructor	Wigham Richardson & Co. (Newcastle)
Propietari	Compagnie de Navigation Mixte (Marseille)
Número tripulants	80
Número passatgers	457

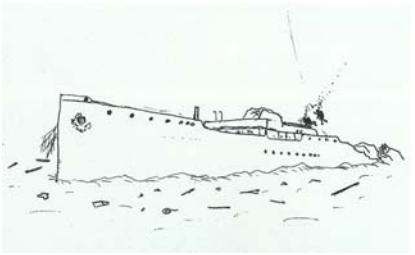
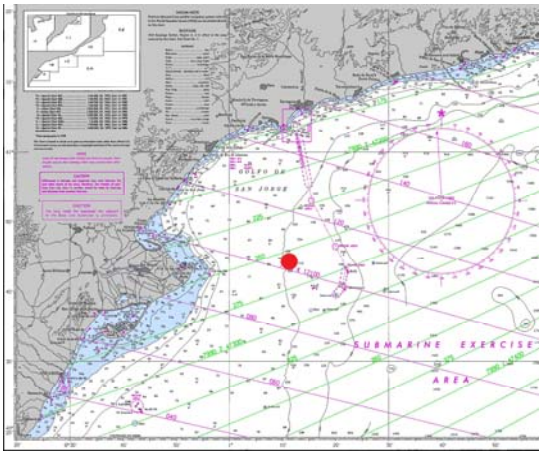
Dades tècniques

Desplaçament	1.918 T
Eslora	90,90 m
Manega	10,91 m
Calat	4,80 m
Material construcció	Acer
Potència màxima	3.490 c.v
Velocitat màxima	15 Nusos
Màquina	Triple expansió de dues calderes cilíndriques

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Joseph Got
Causa de la pèrdua	Torpedinat pel U-34
Data de la pèrdua	11 de maig de 1917
Posició	6 milles del Cap de Tortosa
Localització	40,44.12 N 01,11.02 E
Ruta	Oran-Port Vendres
Càrrega	Passatgers i mercaderies generals
Nombre de víctimes	345

Sobre el derelicte

Nom popular	Macherdà El Correu Francès
Fondària	103-105 metres
Descripció	El vaixell reposa en posició de navegació, la seva xemeneia ha desaparegut i al seu lloc només s'hi veu un immens forat d'uns quatre metres de diàmetre que s'endinsa verticalment en el centre del casc, endevinant-se a la base les vàlvules que condueixen a les calderes, a la sala on encara s'hi deuen trobar les restes d'alguns dels sis fogoners espanyols que hi treballaven. A la proa, el pal està trencat per al base i han desaparegut la majoria de les estructures més fràgils. L'obra viva es troba força colgada a la sorra del fons i la capa d'incrustacions cobreix el metall fins deformar la forma original del casc.
Croquis estat actual	 *Il·lustració 60: Derelicte del Medjerda. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep Maria Castellví i Josep Guarro*
Situació	 *Il·lustració 61: Posició del Medierda sobre carta nautica*

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Va ser construït en 1898, per Wigham Richardson & Co, en Newcastle. Se li va batejar amb el nom del riu Medjerda que neix a Algèria i desemboca en el Golf de Tunísia. Botat oficialment el 17 de setembre de 1898 en La Seyne, realitzava el trajecte entre Port-Vendres i Oran

A la fi de 1913 la NM ho va donar de baixa i va quedar a l'espera del seu desballestament en el port de Philippeville. En esclatar la guerra, abans d'iniciar-se el seu desballestament, la Marina francesa el va requisar i ho va posar en circulació per cobrir la seva antiga ruta, però amb finalitats militars.

La seva història està lligada a la del submarí alemany U-34 amb el qual va tenir tres trobades. La primera l'1 de setembre de 1916, enfront de les costes de Dragonera, en recollir als nàufrags del carguer anglès BARON YARBOROUGH que havia estat enfonsat per l'U-34. La segona el 3 de novembre d'aquest mateix any i aquesta vegada enfront d'Oropesa, que va acabar amb un intercanvi de foc de canons per ambdues parts sense més conseqüències. L'U-34 es trobà per tercera vegada amb el MEDJERDA l'11 de maig de 1917 quan, a les 17h10' ho va enfonsar en menys d'un minut i mitjà en partir-ho per la meitat amb un torpede.

Sobre la drassana

L'empresa es va crear amb menys de £ 5.000 donades a *Richardson* pel seu pare el 1860. Això va ser suficient comprar la drassana *Neptú* en *Wallsend*.

El seu primer vaixell va estar un vapor de 65 peus, anomenat *Victoria*, que es va botar al riu Tyne aquell mateix estiu. Es va encarregar de portar passatgers, carros i animals entre *Portsmouth* i l'Illa de *Wight* , i es creu que hauria costat al voltant de £ 700.

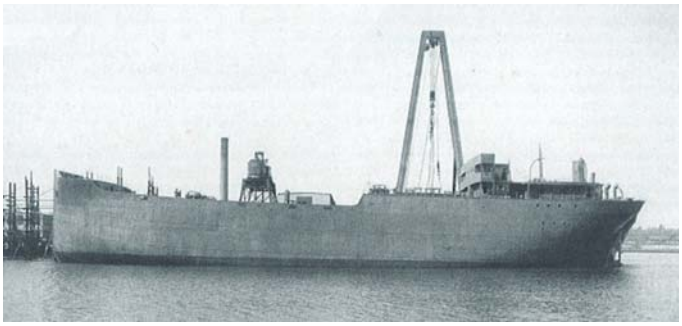
Part de l'èxit de *Wigham Richardson* en l'última part del segle XIX va ser per l'augment de la demanda de vaixells de passatge per portar emigrants al Nou Món

El 1903, *Richardson Wigham* es va fusionar amb *Swan Hunter* específicament per licitar pel prestigiós contracte per construir el *RMS Mauretania*. La seva aposta va ser un èxit al guanyar la cinta blava de la travessia més ràpida de l'Atlàntic (un rècord que va mantenir per dos dècades). Fins i tot avui en dia , és el creuer més gran mai construït al *Tyne* .

L'empresa va prosperar , i entre 1906 i 1912 , cap altra companyia al món podria igualar en termes del tonatge el transport marítim produït. El 1907 el 15 % de la flota mundial, en termes de tonatge, va ser construït per *Swan Hunter* i *Wigham Richardson*.



SS GRATANGEN



Il·lustració 62: El Morris Adler, bessó del Gratangen. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep M Castellví i Josep Guarro

Dades generals

Nom	Gratangen
Nacionalitat	Noruec
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1916
Constructor	Great Lakes Engineering (Michigan)
Propietari	Jentoft O. V.
Número tripulants	25
Número passatgers	

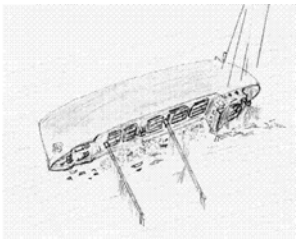
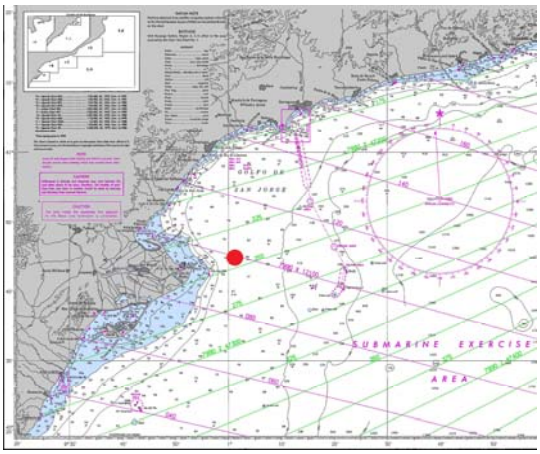
Dades tècniques

Desplaçament	2484 T
Eslora	76,91 m
Manega	13,20 m
Calat	-
Material construcció	Acer
Potència màxima	-
Velocitat màxima	-
Màquina	Triple expansió

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Ole Joergensen
Causa de la pèrdua	Dinamitat pel U-64
Data de la pèrdua	09 de juny de 1917
Posició	6 milles del Cap de Tortosa
Localització	40,44.64 N 01,01.42 E
Ruta	Newcastle-La Spezia
Càrrega	Carbó
Nombre de víctimes	

Sobre el derelicte

Nom popular	Vapor del Morrot
Fondària	75 metres
Descripció	Està tombat pel costat de babord, en un estat de conservació excel·lent, amb els dos pals encara en el seu lloc. Els ponts de popa estan caiguts en el llit marí com a conseqüència de l'impacte inicial contra el fons i de les arts de pesca.
Croquis estat actual	 *Il·lustració 63: Derelicte del Gratangen. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de*
Situació	 *Il·lustració 64: Posició del Gratangen sobre carta nautica*

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Era un vapor noruec que va ser enfonsat per un submarí alemany, a unes 6 milles davant del cap de Tortosa.

El vaixell va ser construït per la *Great Lakes Engineering Works, a Ashtabula (Ohio)* i botat l'any 1916 amb el nom *SS Corona* de la companyia nord-americana *Adler Inc*.

Era un vapor nou, amb un any de navegació, quan es va enfonsar, quan era propietat de *A/S Jentofts Rederi (O. V. Jentoft)*, de Bergen (Noruega)

Sobre la drassana

Great Lakes Engineering Works es va formar el 1902 per a la compra de *Riverside Ironworks*. A*ntonio C. Pessano* va ser triat com a President i Gerent General per la seva formació en enginyeria i la seva personalitat carismàtica. La nova companyia es va adonar que la drassana de *Riverside* estava limitada d'edificis i serveis de molls. Per aquest motiu va comprar una segona drassana a *Ecorse* (Michigan) en 1903, que més tard es rebatejaria amb el nom de *River Rouge.*

Novament ampliada en 1905, quan va adquirir les *Columbia Iron Works* a *St Clair* (Michigan) i el 1912 , quan es van iniciar les operacions en la drassana de *Ashtabula* a *Ohio*.

Aquesta empresa de construcció naval més tard seria conegut per a la construcció de vaixells famosos com el *SS Wyandotte*, el *SS William C. Atwater* i el *Edmund Fitzgerald*

El 1903, la planta era propietària de 34 ha al llarg del riu Detroit, amb 430 m de front de riu. L' empresa va començar amb un capital d'1.5 milions de dolars i una emissió de bons de 500.000 dolars. Tres anys després de la formació de *Great Lakes Engineering Works* va construir el cinquanta per cent del tonatge dels vaixells en els Grans Llacs

Malgrat aquestes dades espectaculars, *Great Lakes Engineering Works* va tancar el 1960, després de 58 anys d'activitat.

SS FERT



Il·lustració 65: El mercant italià Fert. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep M Castellví i Josep Guarro

Dades generals

Nom	Fert
Nacionalitat	Italià
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1909
Constructor	Mcmillan A. & Son (Dumbarton)
Propietari	Navigazione Alta Italia (Turin)
Número tripulants	-
Número passatgers	-

Dades tècniques

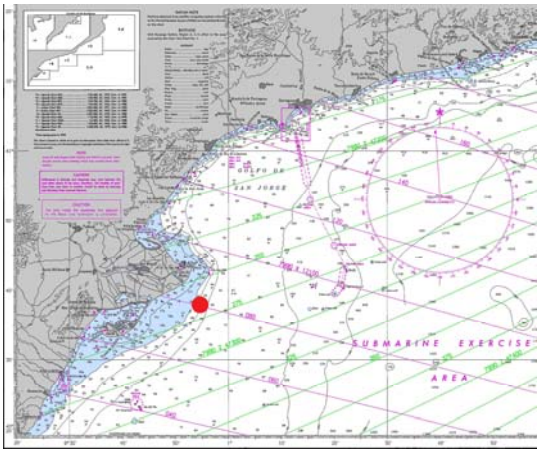
Desplaçament	5.567 T
Eslora	116,13 m
Manega	15,85 m
Calat	-
Material construcció	-
Potència màxima	-
Velocitat màxima	-
Màquina	Triple expansió

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Fortunato Toscanini
Causa de la pèrdua	Dinamitat pel U-64
Data de la pèrdua	09 de juny de 1917
Posició	0,75 milles del Cap de Tortos
Localització	40,36.73 N 00,54.89 E
Ruta	New Orleans-Genova
Càrrega	Benzina i acer
Nombre de víctimes	0

Sobre el derelicte

Nom popular	Vapor de la Benzina El Bezinero El Metzinero
Fondària	35-38 metres
Descripció	Quan el vaixell var arribar al fons estava en una zona tan poc profunda que els seus pals sobresortien de la superfície. Això va se causa posterior de queixes dels pescadors i del comerç de cabotatge, pel perill que representava. Per obrir la via a la navegació segura es va contractar una companyia italiana que va estar treballant a la zona desguassant durant molts mesos.
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 66: Posició del Fert sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Construït el 1909 per McMilllan a Dumbarton, i botat amb el nom de SS Aspromonte, era un vaixell de càrrega de 5.567 tones propietat de WF Becker de Messina. En 1914 el van vendre a Navegació Alta Itàlia SA de Gènova que el van rebatejar amb el nom de SS Fert.

El 9 de juny de 1917 va ser enfonsat pel submarí alemany U-64 davant Cap Tortosa, mentre feia la ruta des de Nova Orleans Genova amb un carregament d'acer i benzina.

Sobre la drassana

Archibald McMillan & Sons de *Dumbarton*, a l'oest d'Escòcia, eren constructors navals.
Tot i que va començar la construcció naval a 1834 , no va ser fins quan es van mudar a unes instal·lacions més amplies, que ocupaven anteriorment *James Macalister*, que podrien augmentar la producció.
El 1854 Archibald McMillan va morir. La drassana fabricava principalment petites barques de fusta abans de la construcció dels carguers de sucre i després els vaixells de vela d'acer.
El 1867 *John McMillan* va ampliar la drassana amb la compra de més terrenys, i en 1868 s'incorporen a la Companyia els seus fills, *Robert* i *John.*
Pels voltants de 1880 l'empresa va començar a especialitzar-se en vaixells de vapor d'acer i de vela per a les empreses britàniques i alemanyes .
El 1901 hi va haver un incendi al pati del que va causar greus danys a molts dels edificis de la drassana .
Durant la Primera Guerra Mundial la drassana va construir vaixells de classe "Flower", dragamines i petites lliscadores per l'Almirallat.. També va construir quatre mercants de tipus A i B, un vaixell cisterna AO i un vaixell de cabotatge pel Shipping Controller.
W*illiam Macleod Macmillan* va morir durant la guerra servint a França. Va ser succeït per *James Macmilan* fins que el 1916 *Harland and Wolff* van prendre el control de l'empresa.
Entre 1915 i 1930 va començar a fer els vaixells cisterna per diferents companyies com *Lamport i Holt,* que va acabar comprant un participació majoritària en 1918.
De 1919 a 1930 la drassana, que havia estat modernitzada i ampliada amb una inversió significativa, va fer 23 noves naus. No obstant això, cada vaixell va reportar guanys cada vegada menors i , finalment, la drassana va tancar al març de 1930.

SS CHULMLEIGH



Il·lustració 67: El Chulmleigt amarrat al moll. Del web www.militaryphotos.net/

Dades generals

Nom	Chulmleigh
Nacionalitat	Britànic
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1916
Constructor	Mcmillan A. & Son Ltd (Dumbarton)
Propietari	Rowan D. & Co (Glasgow)
Número tripulants	39
Número passatgers	

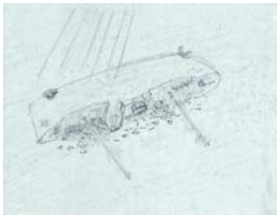
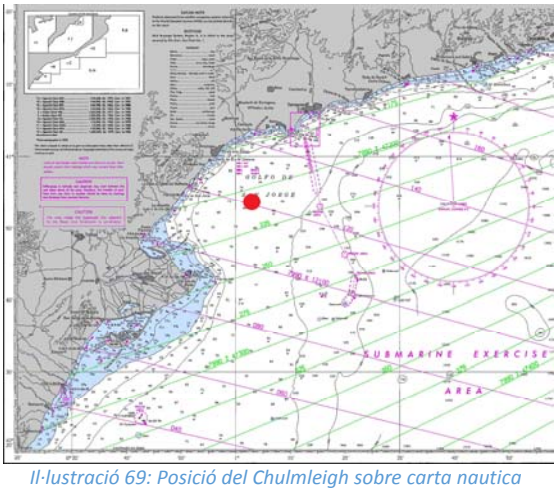
Dades tècniques

Desplaçament	4911 T
Eslora	122 m
Manega	15,9 m
Calat	-
Material construcció	Ferro
Potència màxima	-
Velocitat màxima	-
Màquina	Triple expansió a tres cilindres

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	
Causa de la pèrdua	Torpedinat pel U-64
Data de la pèrdua	14 de setembre del 1917
Posició	6 milles del Cap de Tortosa
Localització	40,53.37 N 01,02.91 E
Ruta	Newcastle-Gènova
Càrrega	Passatgers i càrrega general
Nombre de víctimes	

Sobre el derelicte

Nom popular	Vapor de Montmell El Carboner
Fondària	82 metres
Descripció	La immensa estructura del carboner anglès jau sobre el costat de babord, per on va rebre els torpedes. Està força ben conservat ja que era una nau molt nova, avarada el 1916. Els seus 122 metres el fan inabastable en una sola immersió i cal establir una planificació per zones per a descobrir-lo tot.
Croquis estat actual	 *Il·lustració 68: Derelicte del Chulmleigh. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de*
Situació	 *Il·lustració 69: Posició del Chulmleigh sobre carta nautica*

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Chumleigh SS era un vaixell de càrrega britànic de 4.911 tones construït el 1916 per A McMillan & Són, Dumbarton, Pati No 457 d'Atlantic Shipping & Trading Co (WJ Tatem), Londres. Estava propulsat per un motor de vapor de triple expansió. Motors de D. Rowan & Co

En el 14 de setembre 1917 va ser torpedinat i enfonsat per un submarí alemany U-64 quan 10 nm SWxW Cap Salou, en passatge de Newcastle a Gènova amb un carregament de carbó.

Sobre la drassana

Archibald McMillan & Sons de *Dumbarton*, a l'oest d'Escòcia, eren constructors navals.
Tot i que va començar la construcció naval a 1834 , no va ser fins quan es van mudar a unes instal·lacions més amplies, que ocupaven anteriorment *James Macalister*, que podrien augmentar la producció.
El 1854 Archibald McMillan va morir. La drassana fabricava principalment petites barques de fusta abans de la construcció dels carguers de sucre i després els vaixells de vela d'acer.
El 1867 *John McMillan* va ampliar la drassana amb la compra de més terrenys, i en 1868 s'incorporen a la Companyia els seus fills, *Robert* i *John.*
Pels voltants de 1880 l'empresa va començar a especialitzar-se en vaixells de vapor d'acer i de vela per a les empreses britàniques i alemanyes .
El 1901 hi va haver un incendi al pati del que va causar greus danys a molts dels edificis de la drassana .
Durant la Primera Guerra Mundial la drassana va construir vaixells de classe "Flower", dragamines i petites lliscadores per l'Almirallat.. També va construir quatre mercants de tipus A i B, un vaixell cisterna AO i un vaixell de cabotatge pel Shipping Controller.
W*illiam Macleod Macmillan* va morir durant la guerra servint a França. Va ser succeït per *James Macmilan* fins que el 1916 *Harland and Wolff* van prendre el control de l'empresa.
Entre 1915 i 1930 va començar a fer els vaixells cisterna per diferents companyies com *Lamport i Holt,* que va acabar comprant un participació majoritària en 1918.
De 1919 a 1930 la drassana, que havia estat modernitzada i ampliada amb una inversió significativa, va fer 23 noves naus. No obstant això, cada vaixell va reportar guanys cada vegada menors i , finalment, la drassana va tancar al març de 1930.

AUSONIA



Il·lustració 70: El vapor mercant Ausonia en port desconegut. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep M Castellví i Josep Guarro

Dades generals

Nom	Ausonia
Nacionalitat	Italià
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1883
Constructor	Evans. R. & J &Co (Liverpool)
Propietari	Medici Lucotti Cerano (Genova)
Número tripulants	
Número passatgers	

Dades tècniques

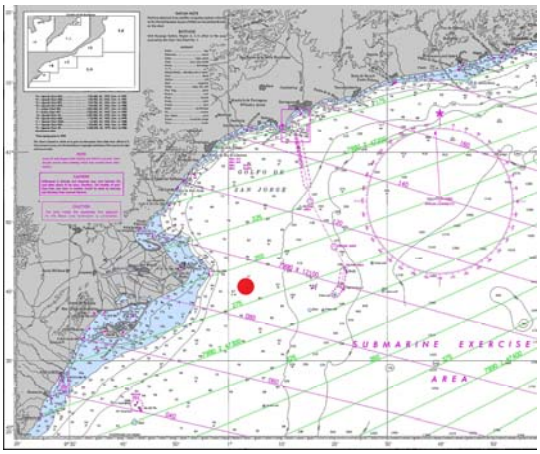
Desplaçament	1438 T
Eslora	78,1 m
Manega	10,1 m
Calat	4,8 m
Material construcció	Acer
Potència màxima	1250 c.v
Velocitat màxima	-
Màquina	Motor compost

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Capità Costa
Causa de la pèrdua	Torpedinat pel U-64
Data de la pèrdua	14 de setembre del 1917
Posició	Vora el Cap de Tortosa
Localització	40,46.04 N 01,03.56 E
Ruta	Bristol-Savona
Càrrega	Carbó
Nombre de víctimes	6

Sobre el derelicte

Nom popular	Vapor del Pixavaques Pixavaquer
Fondària	75 metres
Descripció	
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 71: Posició de l'Ausonia sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Construït per *R. & J. Evans & Co*, de Liverpool, el 1883. Va ser botat com *SS Bernina* per na naviliera *Richard, Mills and Co*., de Liverpool. Posteriorment va ser venut el 1894 a l'empresa *Etnea di Catania*, que el va rebatejar com *SS Catania*. Encara va ser novament venut en 1904 a *Medici Lucotti Cerano*, de Gènova, qui el va nomenar *SS Ausonia*. Era un vapor de 1.438 tones.

El 14 de setembre de 1917, en un viatge de Bristol a Savona amb un carregament de carbó, va ser enfonsat pel submarí alemany U-64 al cap de Tortosa. No hi va haver víctimes

Sobre la drassana

R & J. Evans & Co va estar un prestigiós constructor naval de Liverpool (gran Bretanya) de qui no s'ha trobat més informació que la dels seus vaixells, datats tots ells a finals del segle XIX.



SS AMIRAL DE KERSAINT



Il·lustració 72:El vapor francès Amiral de Kersaint de proa. Del web www.porttarragona.cat/

Dades generals

Nom	Amiral de Kersaint
Nacionalitat	Francès
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1903
Constructor	Ateliers & Chantiers de la Loire (Nantes)
Propietari	Chargeurs Réunis (Paris)
Número tripulants	-
Número passatgers	-

Dades tècniques

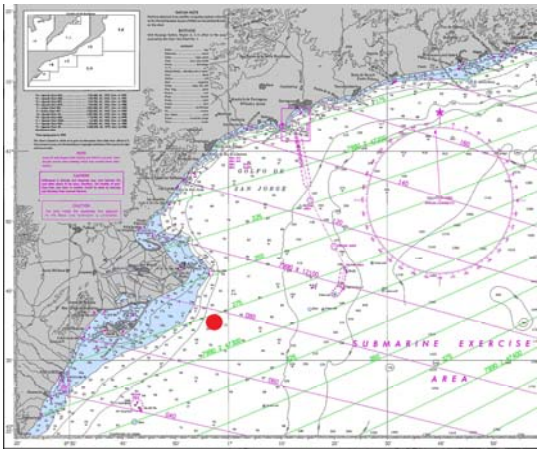
Desplaçament	5.570 T
Eslora	118,72 m
Manega	15,18 m
Calat	8,02 m
Material construcció	Acer
Potència màxima	2900 c.v
Velocitat màxima	12 Nusos
Màquina	Triple expansió

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Capità Lenormand
Causa de la pèrdua	Canonejat pel U-64
Data de la pèrdua	14 de setembre del 1917
Posició	5 milles del Cap de Tortosa
Localització	40,35.10 N 00,57.23 E
Ruta	Havre & Oran-Marseille & Indo-China
Càrrega	Vi i transport de tropes
Nombre de víctimes	10

Sobre el derelicte

Nom popular	Vapor de Vi El Vinater
Fondària	60-62 metres
Descripció	Està molt ben conservat al fons. Mires les fotografies i el reconeixes al fons, encara que la part més noble, la del passatge, es va cremar durant l'atac i ha quedat una estructura diàfana, està buida, només han quedat les columnes.
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 73: Posició de l'Amiral de Kersaint sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

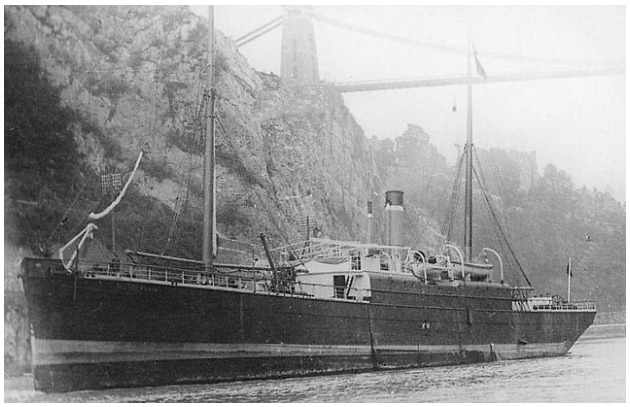
Sobre el vaixell

L'Almiral de Kersaint, construït el 1903, donà servei a diversos ports de l'Extrem Orient i fou comissionat pel transport de tropes a aquests territoris. El seu primer viatge tingué lloc el 28 de febrer de 1904 anant cap a Indoxina. L'any 1906 va transportar el rei de Cambodja i la seva nombrosa cort cap a França, país que el monarca havia desitjat sempre visitar. El vaixell va arribar al port de Marsella l'onze de juny d'aquell any, i allí fou admirat per l'exotisme dels seus viatgers i les sumptuoses festes que si organitzaven. Els darrers anys de servei abans de ser enfonsat en aigües tarragonines, va ser destinat a la navegació cap a la costa africana, principalment a Algèria.

Sobre la drassana

Fundada el 1872 a Le Havre pel banquer parisenc Jules Vignal pel comerç amb Amèrica del Sud. Els seus vaixells asseguraven enllaços regulars amb Brasil i Argentina. La companyia també proporcionarà serveis de transport marítim de la costa occidental africana i després s'estén a Àsia (1901). El 1929 es va iniciar en el comerç de fruites amb vaixells especialitzats bananers.
El 1939 , la seva flota està composta per 5 plataners, 25 vaixells de càrrega (inclosos 2 de propietat de l'Estat francès) i 14 paquebots, incloses 2 mixtes.
Després de la guerra diversifica la seva activitat amb el transport aeri, emmagatzematge, despatx de duanes en els ports, i sector hoteler.
Entre 1983 i 1995 abandona els sectors marítim i aerei i opera en dos sectors principals : Comunicació i Tèxtil-Indústrial.

HMS PERIM



Il·lustració 74: El Perim. Del Glasgow University Archives al llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep M Castellví i Josep Guarro

Dades generals

Nom	Perim
Nacionalitat	Britànic
Propòsit	Transport
Tipus	Vaixell de carrega
Any de construcció	1877
Constructor	London & Glasgow Engineering & Iron Shipbuilding Co. Ltd. (Govan)
Propietari	Ellerman-Papayanni Line Ltd.(Liverpool)
Número tripulants	24
Número passatgers	-

Dades tècniques

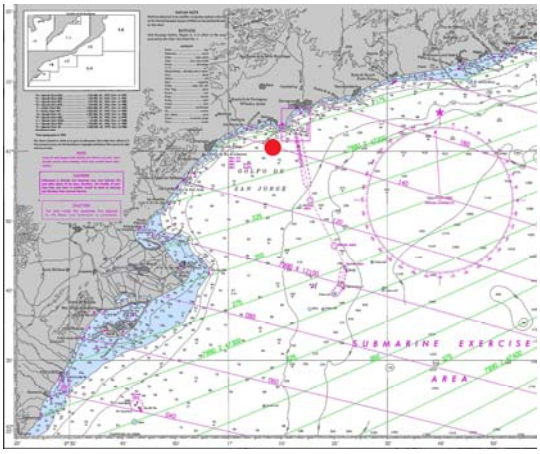
Desplaçament	1348 T
Eslora	73,5 m
Manega	9,9 m
Calat	6,9 m
Material construcció	Acer
Potència màxima	1180 c.v
Velocitat màxima	-
Màquina	Motor compost

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	-
Causa de la pèrdua	Col·lisió amb SS Wilston
Data de la pèrdua	20 d'octubre de 1917
Posició	Entre el cap de Salou i Tarragona
Localització	41,00.35 N 01,08.68 E
Ruta	Lisboa-Marsella
Càrrega	Oli de coco
Nombre de víctimes	0

Sobre el derelicte

Nom popular	Vapor de l'Arbrett
Fondària	64 metres
Descripció	El vaixell està escorat pe la seva banda d'estribord, on es poden apreciar greus desperfectes al buc per l'amura conseqüència del xoc amb l'altre vaixell, el Wilston.
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 75: Posició del Perim sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

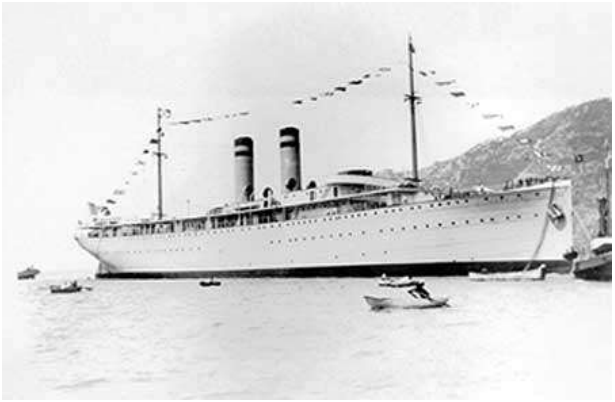
Sobre el vaixell

EL vaixell en aquest cas no va ser ni torpedinat ni enfonsat, va patir una col·lisió vora Salou, on es va trobar amb un altre vaixell anomenat Wilston. Els dos navegaven de nit per intentar despistar als submarins i amb les llums apagades.
El Wilston no va sofrir masses destrosses, però el Perim va enfonsar-se pocs minuts després.

Sobre la drassana

En 1864 el *Middleton Yard* a *Govan* va ser adquirida per un consorci de banquers de Londres que també va incloure *James Rodger*, un enginyer de Glasgow . *London and Glasgow Shipbuilding Company*, també conegut com *London and Glasgow Engineering and Iron Shipbuilding Company,* aviat va adquirir més terres a *Ron Bank* a *Govan* i a *Lancefield* al costat nord del *riu Clyde* i va establir un taller de calderes allà.
En *Middleton Yard* van construir nombrosos vaixells, per la *Cunard Line* o la *Indo-China Steam Navigation Company*. També van treballar per la Royal Navy botant el HMS Roxburgh, un cuirassat de 10000 tones, el gener de 1904, i el HMS Cumberland, un creuer botat al desembre 1902.
El 1910 va adquirir *Napiers Govan East Yard (New Yard)* propietat de *William Beardmore and Co.*
El 1912 *Harland and Wolff Limited* va adquirir tant *Middleton* com *Govan Orient Yard* de *London & Glasgow Engineering & Iron Shipbuilding Co. Ltd*, juntament amb el de *Napier "Old Yard"* de *Mackie i Thomson* creant una gran drassana que va funcionar fins a 1962

SS CAVOUR



Il·lustració 76:El Cavour, quan encara era Florida, onejant banderins de colors. Del web http://www.wrecksite.eu/

Dades generals

Nom	Cavour
Nacionalitat	Itàlia
Propòsit	Transport
Tipus	Transatlàntic
Any de construcció	1891
Constructor	Societa Esercizio Bacini (Riva Trigoso)
Propietari	Transatlantica Italiana S.A. di Navigazione
Número tripulants	183
Número passatgers	117

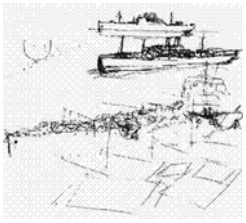
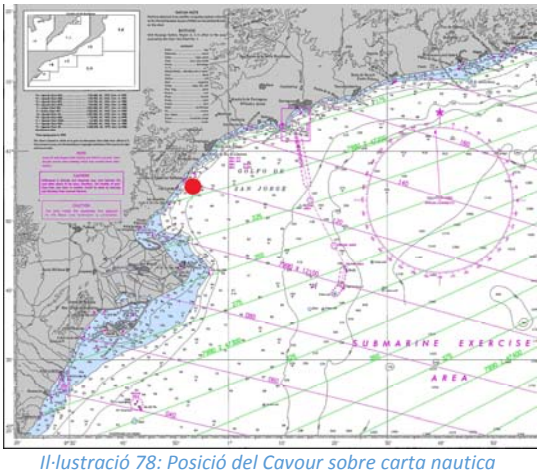
Dades tècniques

Desplaçament	5156 T
Eslora	116,1 m
Manega	14,3 m
Calat	-
Material construcció	-Acer
Potència màxima	-
Velocitat màxima	14 nusos
Màquina	Dos motors de triple expansió

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Silvano Manganaro
Causa de la pèrdua	Col·lisió amb el Caprera
Data de la pèrdua	11 de desembre de 1917
Posició	2 milles de la central nuclear de Vandellós
Localització	40,54.94 N 00,53.69 E
Ruta	Gènova-Buenos Aires
Càrrega	Passatgers
Nombre de víctimes	0

Sobre el derelicte

Nom popular	El Correu del Mas El Correu
Fondària	54 metres
Descripció	El vaixell reposa al fons del mar, ara ja no amb les mateixes condicions de fa uns anys, per causa del desballestament que aquest derelicte va patir durant tants anys. Tot i així, encara es pot veure amb certes condicions la proa d'aquest magnífic vaixell. A part de tot el metall desgastat pel pas del temps i per culpa de les corrents marines, s'han pogut trobar objectes com podrien ser rodes de bici, botons, testos, que no van poder ser salvats a l'hora de l'enfonsament.
Croquis estat actual	 *Il·lustració 77: Derelicte del Cavour. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de*
Situació	 *Il·lustració 78: Posició del Cavour sobre carta nautica*

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Construït com a *Florida* per la drassana *Societa Esercizio Bacini*, a Riva Trigoso (Itàlia) el 1905 per un encàrreg de la *Lloyd Italiano Societa di Navigazione*. Era un transatlàntic de 5.018 tones de registre brut, dos motors de triple d'expansió, cargols bessons i 1.625 passatgers (25 de primera classe i 1.600 de tercera). Feia el servei entre Itàlia i Nova York.

El 23 de juny de 1909, fumejava en la boira de *Nantucket*, quan va xocar i va enfonsar el vaixell de la *White Star Line* el *Republic*.

El 1911 va ser venut a *Ligure Brasiliana Società di Navigazione*, que en l'any 1914 va estar absorvida per la *Transatlantica Italiana S.A. di Navigazione*, que va rebatejar el vaixell com a *Cavour*.

El 12 de desembre de 1917 va xocar amb el creuer auxiliar italià *Caprera*, a 30 milles de la costa del Cap de Tortosa. Es va enfonsar una mica més tard, abans d'arribar a terra.

Sobre la drassana

Societa Esercizio Bacini va ser fundada l'1 d'agost 1897 per Erasme Piaggio. El treball va començar 15 juny 1898 i després de quatre mesos, es va acabar el primer vaixell. Al febrer següent es treballava a vuit ports equipats amb tallers i serveis tècnics i administratius en una àrea de 30.460 metres quadrat. El següent mes de setembre es va preparar un taller de fosa al que va seguir un pel bronze.

Des del principi, va treballar en ple apogeu, amb una mitjana de 400 persones en la construcció d'un dic flotant de ferro fins al port de Gènova, dos vapors postals de 1.500 tones, i altres dos de 5229 i 5603 tones, i un altre de càrrega per a *Navigazione Generale Italiana* i dos per als serveis menors de la *Società Italiana di Navigazione.*

Fins el 1915 es van construir 65 vaixells mercants per a la *Navigazione,* per *Lloyd Italiano*, per *Transatlantica Italiana*, per la *Società dei Servizi Marittimi*, i per a altres propietaris.

Durant la Primera Guerra Mundial es va construir una petita flota de vaixells cisterna de diverses mides per la marina.

Durant la Segona Guerra Mundial va patir greus danys.

El 1973 , l'empresa és absorbida per Italcantieri que al seu torn desemboca en Fincantieri el 1984.

El 2004 es va posar en marxa un primer portaavions de la marina de guerra italiana.



HUMBERTO



Il·lustració 79: El Statsraad Lehmkuhl, bricbarca de característiques similars a l'Humberto. Foto de Bruno Girin en el web www.lehmkuhl.no/

Dades generals

Nom	Humberto
Nacionalitat	Português
Propòsit	Transport
Tipus	Veler
Any de construcció	1871
Constructor	Irvine Shipbuilding Co (Irvine)
Propietari	Ramalheira & Co (Funchal)
Número tripulants	8
Número passatgers	-

Dades tècniques

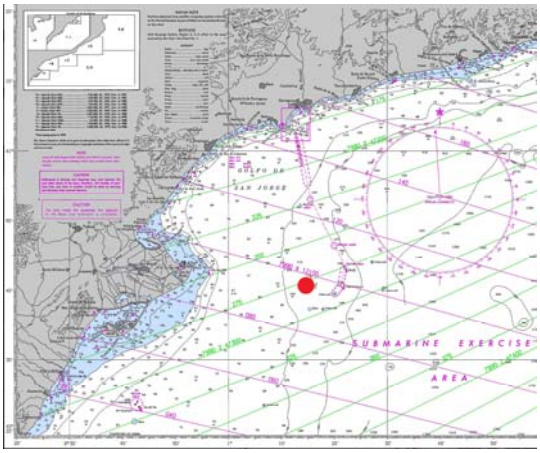
Desplaçament	274 T
Eslora	-
Manega	-
Calat	-
Material construcció	Fusta i metall
Potència màxima	-
Velocitat màxima	-
Màquina	Petit motor per a desplaçaments molt curts

Sobre la pèrdua del vaixell

Nom del capità	Juan Fernández Mano
Causa de la pèrdua	Dinamitat pel U-35
Data de la pèrdua	23 de febre de 1918
Posició	10 milles del Cap de Tortosa
Localització	40,40.50 N 01,15.00 E
Ruta	Bissao-Marsella
Càrrega	Llavors de coco
Nombre de víctimes	0

Sobre el derelicte

Nom popular	
Fondària	131 metres
Descripció	Es creu que ha desaparegut arrossegat per les arts de pesca i per la degradació dels seus materials, principalment de fusta
Croquis estat actual	
Situació	



Il·lustració 80: Posició del Humberto sobre carta nautica

Sobre el vaixell i la drassana

Sobre el vaixell

Bergantí de fusta de 274 tones. Botat com Dona Luisa. El 23 de febrer de 1918 va estar enfonsat pel submarí alemany U-35 a 10 milles al sud-est de Cap Tortosa.

Sobre la drassana

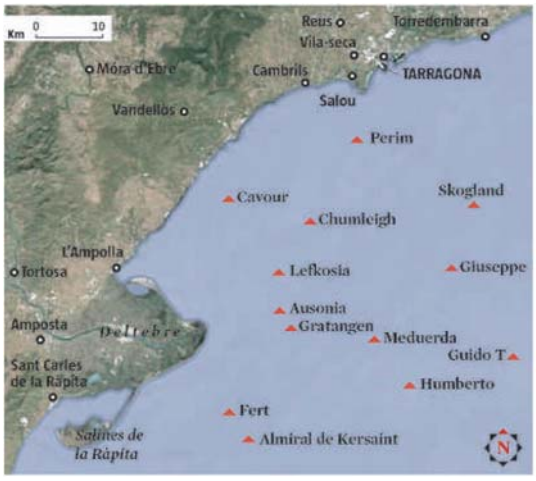
No s'han trobat dades sobre aquesta drassana. Va existir un *Irvine's Shipbuilding & Drydock Co. Ltd*. a *West Hartlepool* (Gran Bretanya), però les característiques dels vaixells que fabricava no tenen res a veure amb l'*Humberto*

ELS FETS

Motius de l'alta concentració d'atacs al Golf de Sant Jordi

La Gran Guerra va passar, en aparença, de forma tangencial pel litoral català mentre Espanya mantenia un fràgil equilibri de neutralitat respecte al conflicte. Sense intervenció militar, però, l'aspecte de la conflagració amb que el país va conviure més de prop va ésser la guerra submarina. Endegada pels alemanys primer com alternativa pel control dels mars i posteriorment convertida en element destinat a guanyar la guerra en si mateixa, l' ofensiva submarina va deixar una llarga llista de fets al litoral proper, alguns de característiques colpidores. Només tres milles nàutiques separaven la neutralitat espanyola del camp de batalla marí. Era la distancia que abastaven les aigües territorials, les úniques a la Mediterrània occidental on, en teoria, es podien refugiar i circular els vaixells aliats sense ser atacats pels submarins alemanys. Per aquella ruta que resseguia fregant la costa llevantina hi van circular tota mena de vaixells mercants carregats de productes i tropes cap a Europa, destinats a ser el pont de subministrament per als aliats des de l'Atlàntic i el Nord d'África o en direcció contrària cap al Regne Unit provenint de França, Grècia i Itàlia.





Il·lustració 81: Plànol de localització de la província de Tarragona i del Golf de Sant Jordi amb l'emplaçameny del tretze vaixells enfonsats. Del web http://es.wikipedia.org i l'hemeroteca digital de La Vanguardia. Fotomuntatge de l'autor

Per aquí van circular també uns altres vaixells que farien historia molt lluny. En una època de migracions humanes, continuació del flux del segle XIX, milers d'italians, francesos, grecs i centreeuropeus marxaven fugin de la misèria i de la guerra cap a Amèrica amb l'únic mitjà de transport possible en aquella època, els vapors. Molts d'ells van creuar el golf de Sant Jordi per fora, camí de l'Estret, seguint una ruta considerada relativament segura. Malgrat que no eren l'objectiu directe dels submergibles, els vaixells de passatgers van sofrir les mateixes incerteses que els mercants de càrrega, i a voltes tingueren el mateix final dramàtic.

Un escenari d'aquells incidents va prendre un especial protagonisme tant per la magnitud dels fets com per les conseqüències, sovint tràgiques, que se'n derivaren. Va ser el mar de Tarragona, considerat aquí a efectes d'estudi fins més enllà de la meitat del canal de les Balears per l'est, amb el referent de Barcelona pel nord i les illes Columbretes i les aproximacions a l'illa d'Eivissa pel sud. En aquest ampli corredor de fronteres imprecises per a la gent de mar, una de les rutes per on va circular part de l'important tràfic naval aliat al Mediterrani durant la contesa, s'hi va donar la major concentració d'-atacs i d'incidents amb submergibles alemanys de tot el litoral català. A diferencia de la costa nord catalana, entre les Illes i la costa sud, els vaixells

passaven remuntant la Península fins arribar a la cruïlla esmentada on, en funció de les estratègies de cada moment de la guerra, continuaven vers la frontera marítima francesa cap al nord, o redreçaven el rumb per encarar la travessa del golf de Lleó o el camí d'Itàlia. Arran d'això, si més amunt de Barcelona fins al cap de Creus els alemanys, en general, hi actuaven a distancia com a resultat de les patrulles que efectuaven al golf de Lleó, el litoral tarragoní fou destinació concreta de nombroses de les seves missions provenint tant de campanyes iniciades al nord com al sud de les seves aigües. Això va derivar en freqüents combats navals i l'enfonsament d'un gran nombre de vaixells mercants, molts d'ells davant del litoral més proper, que lluny de produir-se de forma circumstancial van respondre en tots els casos a les estratègies generals polítiques i militars que els dos blocs contendents aplicaven els uns contra els altres pel control de les rutes de navegació mediterrànies. No foren successos diaris i constants com als fronts de batalla dels països bel·ligerants, però quan la maquinaria de guerra hi féu acte de presencia les conseqüències foren devastadores.



Il·lustració 82: Esquema del Golf de Sant Jordi. La línia vermella marca el límit de les aigües jurisdiccionals espanyoles durant la la Gran Guerra. La línia groga la trajectòria dels vaixells per estalviar temps i combustible. Captura de vídeo del capítol "Los caminos del mar" del programa Al filo de lo Imposible (TVE 2004)

Encara hi ha un factor que afegeix un paper destacat a la costa de Tarragona en aquells successos. Bona part dels derelictes propers enfonsats a les seves aigües van ser-ho en cotes poc profundes, d'entre -52 i -105 metres, accessibles actualment a l'exploració humana. Cap altre punt de la costa catalana no té aquesta concentració de restes a l'abast en aigües superficials. Per la seva especial configuració orogràfica, al golf de Sant Jordi i en determinats moments de la guerra, molts vaixells aliats que feien via emparats per les aigües neutrals espanyoles, salvaven el sempre perillós escull del delta de l'Ebre i enfilaven directament en direcció cap a Tarragona per mar obert en una imprudent maniobra d'estalvi de temps. Els capità de navili *Robert Moraht*, comandant de l'U64, al seu llibre *Werwolf der Meere* descriu:

"... Una franja de 4 milles nàutiques d 'amplada al llarg de la costa era territori neutral i allí no hi podíem tenir cap mena d'activitat bèl·lica. Però per sort les costes no tenen línia recta i en aquella fase de la guerra era massa avorrit per als vapors navegar seguint tots els tombants i golfs.

Al sud de Barcelona es forma a la desembocadura de l'Ebre un delta que s'endinsa al mar, el punt més oriental del que forma el cap de Tortosa. Al nord d 'aquest punt hi havia un golf amb molta profunditat... "

Seguint també la ruta, imprevisibles i sigil·losos, sempre a l'aguait del que hi succeïa, els submarins alemanys esperaven amatents el moment d'actuar.

L'Skogland

Tot va començar quan *Arnauld de la Periere*, comandant del submarí alemany U-35, va rebre ordres de salpar en direcció a l'oest coincidint amb la declaració de guerra indiscriminada. El dia 15 de febrer de 1917 ja es trobava pujant per la costa llevantina amb una avaria en un dels cilindres del motor que el va tenir a les fosques tot un dia fins que va quedar reparat el desperfecte. El 17 de

febrer era entre Valencia i Eivissa, on va enfonsar el veler italià *Pierre Hubert* de 112 tones que anava de Toló a Alacant. Allí *Arnauld* va anotar en el seu KTB l'absència aparent de circulació, fet pel qual a les onze de la nit va decidir dirigir-se cap al golf de Sant Jordi, davant de Tarragona, amb la intenció d'arribar-hi l'endemà a l'alba. L'objectiu era fer sortir els vaixells aliats de les aigües neutrals espanyoles on cercaven refugi i empènyer-los cap al mar obert.

A les 4 de la matinada del dia 18 *Arnauld* va arribar a aigües del golf, 8 milles al sud del port de Tarragona. Un cop allí s'aturà a l'espera del que succeís, amb l'ull ficat en la foscor a les entrades de la badia. A quarts de sis va localitzar les llums d'un vaixell que s'acostava cap a ell camí de les aigües neutrals, després d'haver estat navegant de nit a mar obert, seguint les directrius d'aquell moment de la navegació aliada. A dos quarts de set, l'*U-35* va disparar un tret d'avís per davant de la proa i el vaixell va aixecar la bandera neutral mentre efectuava 3 xiulets de senyals advertint que s'aturava per ser inspeccionat. Era l'*Skogland*, un vaixell suec de 2.093 tones amb matrícula de Halsingborg i 26 tripulants. Havia sortit el 27 de gener de Norkfold (Virgínia, EUA) i el dia 15 de febrer va arribar a Gibraltar per esperar que li fos assenyalat l'itinerari a través del Mediterrani. La ruta a seguir pels mercants s'assignava des de Gibraltar i adreçava els vaixells a través de les zones protegides per vaixells armats de les diferents potencies responsables. L'endemà al vespre l'*Skogland* havia rebut l'autorització per seguir la costa espanyola, controlada en aigües obertes pels francesos. De dia s'hauria de refugiar o navegar en aigües neutrals i de nit havia d'aprofitar per fer via a mar obert. Quan l'*U-35* el va localitzar abans de fer-se de dia, el capità suec intentava entrar en aigües neutrals per trobar-hi empara.



Il·lustració 83: Lothar von Arnauld de la Periere, nascut el 1886 a Pozman (Polònia). Abans de la guerra era ajudant de l'almirall von Tirpitz i a principis de 1916 va ser destinat a l'U-35 on, en només 10 mesos va esdevenir una llegenda. Al final de la guerra tenia un bagatge de 197 vaixells enfonçats, amb un pes de 469.018 tones. Al web http://es.wikipedia.org

L'alemany es va acostar per la banda i va examinar el vaixell i la documentació de la mercaderia transportada, 4.071 tones de carbó de Norkfold a Bagnoli (Italia).

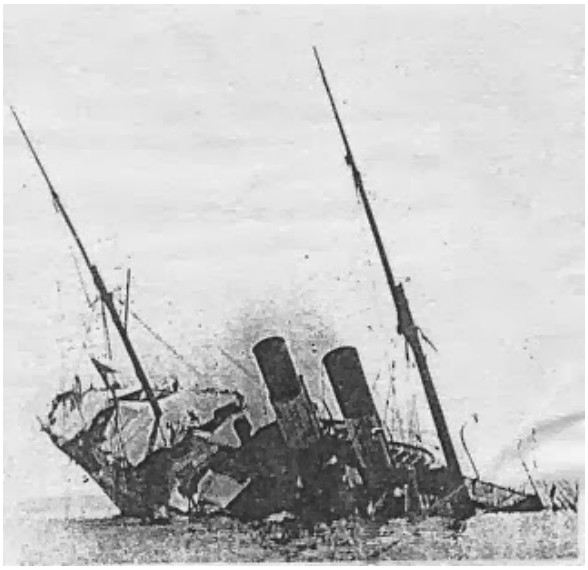
Tot seguit, els suecs van rebre instruccions d'*Arnauld* d'abandonar el vaixell en deu minuts. El capità, de nom *Persson*, va informar que havia gosat demanar-li més temps, cosa a la qual l'alemany accedí concedint-li 20 minuts. De fet, *Arnauld* no esmenta el regateig en el seu KTB i precisa que va donar directament 20 minuts al capità suec per evacuar la nau. Els mariners van fugir en 3 bots en direcció cap a Tarragona, aprofitant el vent favorable que els hi empenyia. Llavors els alemanys van col·locar carregues explosives a les bodegues del vaixell i van rematar-lo a canonades. Eren dos quarts de nou i aquestes foren les explosions que despertaren els tarragonins aquell matí de febrer per confirmar-los que la guerra ja era davant de casa seva.

El Giuseppe

Només havia passat mitja hora de l'enfonsament de l'*Skogland* quan un nou vapor efectuava la mateixa maniobra i s'acostava cap a les aigües neutrals a prop de la ciutat de Tarragona. *Arnauld*, en una decisió poc habitual en ell, va considerar que era un blanc factible de ser torpedinat i va donar instruccions de fer immersió. Quan el vaixell va estar a prop, va descobrir que no anava armat i va tornar a pujar a la superfície per actuar de forma acostumada. El submarí va disparar un tret de canó

per davant de la proa i, ates que el vaixell no va aturar-se immediatament, n'hi va engegar un altre que va fer impacte a la coberta. Aquesta segona granada va encertar un fogoner, un noi de 17 anys al qual va decapitar, i també va provocar greus ferides a la regió lumbar a un altre tripulant. Davant de la situació, la resta de la tripulació, amb el seu capità, de cognom *Zino*, van abandonar precipitadament el vaixell fins al punt que un dels bots amb cinc homes a bord va bolcar. Per sort, malgrat la fredor de les aigües i la confusió del moment van poder ser rescatats per la resta d'embarcacions.

Amb els italians fugint, *Arnauld* va procedir a la inspecció del vaixell. Era el *Giuseppe* amb matrícula de la Spezia, el qual es dirigia a Genova provinent de Newcastle amb una carrega de carbó. Registrava 1.856 tones amb 25 tripulants.



Il·lustració 84: Fotografia del vapor Sirio enfonsant-se al Cap de Palos la tarda del 4 d'agost de 1906. Al web www.histarmar.com.ar/

El cadàver mutilat del jove fogoner havia quedat a coberta, on el van descobrir els alemanys fent la inspecció. Mentre això passava va aparèixer un nou vaixell a prop. Era un vapor que anava cap al nord i *Arnauld* va decidir deixar el *Giuseppe* momentàniament per dirigir-se cap al nouvingut.

Es tractava del mercant espanyol *Mar Caspio* amb matrícula de Bilbao, de 5.000 tones, que venia de Nova York en direcció a Cette amb mercaderies per Suïssa. Després de comprovar la neutralitat de la carrega, el vaixell espanyol va poder continuar la marxa i els alemanys van tornar cap al *Giuseppe*, deixat sol i a la deriva al golf. Llavors van col·locar-hi càrregues explosives per enfonsar-lo, cosa que van completar amb trets de canó. A les 11.20 del dia 18 de febrer de 1917, el *Giuseppe* desapareixia de la superfície, explotant-li les calderes en el darrer moment de la immersió.

Mentre el vaixell italià s'enfonsava, per la Punta de la Mora va aparèixer un destructor francès en els límits de les aigües territorials, marxant a gran velocitat. Els vigies alemanys el van localitzar ben aviat per la fumarada que aixecava i van veure com es dirigia directament al *Mar Caspio* que encara no havia començat a navegar després d'haver estat aturat. En el KTB, *Arnauld* deixa constància aquells dies de la presencia constant de destructors al llarg de la costa, tant al nord com al sud, la qual cosa confirma la voluntat aliada de plantar cara als submergibles amb el sistema de patrulles dins de rutes fixades, tat i que com hem vist en aquest cas els resultats foren decebedors. L'*U-35* finalment va fer immersió sense presses i partí en direcció S-SE, a molta distancia del camp d'acció del destructor francès, que encara no s'havia adonat ben bé del que estava succeint.

Des de terra les coses es veien, o millor dit es copsaven, diferent. Segons el diari *La Cruz* del dimarts dia 20 de febrer (dilluns no es publicava premsa), així que es va fer de dia el diumenge, des de la rambla de Sant Joan es van veure a l'horitzó diversos vaixells navegant de forma irregular sense poder establir-se més detalls per la distancia a que succeïren els fets. Un vapor que havia salpat del mateix port de Tarragona, en veure el sarau, va córrer a refugiar-se al cap de Salou.

Amb tothom expectant, a quarts de dotze van tornar a sentir-se detonacions. Aquest cop, amb prismàtics, els tarragonins van poder veure directament la figura d'un submarí acorralant dos vaixells als quals, segons el mateix diari, "*... tenía al parecer cercados... yendo de uno a otro y viéndose claramente los fogonazos de los disparos*".

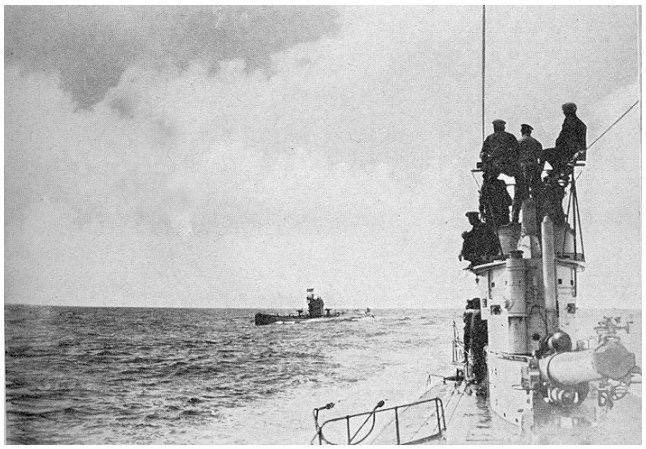
Ara sabem pel KTB de l'*U-35* que un era el *Mar Caspio*. Segons *La Cruz*, l' altre, el *Giuseppe*, va començar a escorar i es van veure els punts negres dels bots salvavides fugint del lloc. El vaixell va expulsar una gran fumera quan l'aigua inundà les calderes i tot seguit s'enfonsà.

El públic va poder veure també l'aparició accelerada del destructor francès, el qual, a l'alçada del cap de Salou, va girar per dirigir-se a la zona del combat, on va detenir-se a prop del *Mar Caspio*, amb la xemeneia fumejant.

Aquell dia, però, l'atenció del públic es va desviar envers els petits bots dels nàufrags que s'anaven acostant lentament al port, on van arribar al voltant del migdia. Tot vogant ja per dins del port es van dirigir cap a la Comandància, on s'hi trobaven el governador civil, *Zacarias Ayala*; el comandant de Marina, el germanòfil *Bustamante*, i els consols d'Itàlia i Suècia, *Manuel de Orovio* i *Josep Boada* respectivament. També hi van fer cap els consols de Rússia i França. Pels voltants del recinte, diverses parelles de la Guàrdia Civil mantenien l'ordre entre la gentada que ocupava el molls propers. Quan els nàufrags van arribar a terra la gent va irrompre en aplaudiments solidaris i així que anaven desembarcant, anaven sent presentats a les autoritats. Va ser en aquell moment quan es van començar a conèixer les primeres dades provinents dels mateixos protagonistes. Els primers a desembarcar van ser la tripulació de l'*Skogland* que havien pogut endur-se algunes maletes i objectes personals i tenien bon aspecte.

L'altre grup eren els tripulants del *Giuseppe*, el carboner italià. Eren 17 homes, un d'ells ferit, que presentaven un aspecte llastimós i anaven vestits amb roba lleugera. Al requeriment que vingués un metge es van presentar els doctors *Deó i Vives*. Aquest darrer va reconèixer el ferit, un xicot jove, i va dictaminar el caràcter greu de la seva lesió, per la qual cosa va ser traslladat en llitera a l'Hospital pel personal de la Casa de Socors. Pel camí el noi va estar demanant que s'avisés a la seva mare de la seva sort per tal que no passes neguit. L'endemà ja havia evolucionat favorablement, tot i que va ser repatriat uns dies més tard que els seus companys.

Durant la seva declaració, els italians van manifestar que a unes 8 o 9 milles del port de Tarragona havien estat atacats sense avis previ per un submarí "austríac", a quarts de nou del matí. En realitat era l'*U-35* que, en aquelles dates, a l'igual de l'*U-38* i l'*U-39*, encara actuava sota bandera austríaca de conveniència. La crònica es completa amb el suposat llançament d'una bomba de gasos dins del vaixell ja aturat, fet impossible si considerem que no era el procediment que utilitzaven els alemanys ni el tipus d'armament de que disposava el submarí. Cal suposar que aquesta explicació era una forma de defugir possibles responsabilitats per la



Il·lustració 85: Els submarins alemanys SM U-52 (dreta) i U-35 (esquerra). Fotografia realitzada a la Mediterrània l'any 1916. Al web www.lexikon-erster-weltkrieg.de

precipitada escapada del vaixell. *Arnauld* tampoc no ho esmenta en el seu KTB. En definitiva va ser una més dins la llarga llista d'inexactituds que es van publicar d'aquells fets.

El bot que ocupaven el capità italià i sis homes més va ser dut pel corrent cap a la Pineda, on el consol d'Itàlia va enviar un cotxe per recollir-los. Els arribats, però, van emprendre el camí a peu acompanyats per un pagès i no es van trobar amb el vehicle tramès pel consolat. A la fi van arribar pels voltants de les tres del vespre a la Comandància.

Es va donar la circumstancia que era el segon enfonsament que patia el capità del *Giuseppe*, perquè segons ell ja li havien enfonsat un altre vaixell a prop de Cartagena tot i que no va especificar-ne el nom ni quan havia passat.

Per disposició del consol *Josep Boada*, els suecs van ser allotjats a l'Hotel Centro i per part italiana, *Manuel de Orovio* va disposar que els seus representats passessin la nit a l'Hotel Continental, al mateix temps que se'ls distribuïa roba adequada.

El Guido T

Pel que fa al nombre d'enfonsaments hi va haver també una certa confusió inicial, ja que es parlava de tres vaixells atacats quan només es tenia constància de dues tripulacions rescatades. Les canonades de 10 a 11 del matí (el canoneig per fer aturar el *Giuseppe*) no s'havien esclarit i la gent havia anat omplint el port, departint amb els supervivents i expectants davant d'aquells fets tan poc usuals en la tranquil·la ciutat.

Al final resultaria que, efectivament, eren tres vaixells, però això es va saber bastant més tardo. A les tres de la matinada, poques hores després que el *Janeta* reprengués el seu rumb cap a llevant emparat en la foscor i amb les llums apagades van arribar a port els vuit tripulants del bergantí goleta italià *Guido T.*



Il·lustració 86: Bergantí goleta, vaixell del mateix tipus que el Guido T, enfonsant-se després de l'atac d'un submarí. Captura de vídeo del capítol "Asesinos del mar" de la sèrie World War in colour (2003)

A les tres de la tarda del diumenge havien estat sorpresos a unes 15 milles del port per un submergible, que van identificar com "austríac" (era el mateix *U-35*), el qual els va requisar la documentació i els dona el temps just per deixar l'embarcació, que tot seguit va ser incendiada amb petroli. El veler es va enfonsar a les 16:10 a 25 milles aproximadament del cap de Tortosa. De fet, *Arnauld* li dedica poca literatura en el seu quadern i es limita a fer-ne una anotació reglamentaria sense més detalls.

El Guido T registrava 270 tones i venia d'*Orà* amb crin i espart cap a *Livorno*. Després d'enfonsar-lo, l'alemany emprengué camí cap al sud de Sardenya, es mantingué un dia a l'est de les Balears sense més conseqüències i partí definitivament el dia 19.

Novament el consol italià va tenir feina extra i els arribats foren afegits a l'expedició del *Giuseppe* que va partir de Tarragona l'endema, dilluns, amb el tren de les tres de la tarda en direcció a Barcelona

amb vista a la seva repatriació. El mateix cònsol *Manuel de Oravio* va anal' a l'estació per acomiadar els nàufrags, moment en que aquests van irrompre en visques envers la seva persona i la ciutat per les atencions rebudes, entre aplaudiments del públic present.

El Lefkosia

El divendres dia 11 de maig de 1917, quan encara no havia sortit el sol, *Johannes Klasing*, comandant del *U-34*, ja era al golf de Sant Jordi. El dia es presentava gris, amb marejol de força 4 i el cel tapat. Cap a quarts de set va descobrir un vaixell en direcció NE. Era el petit mercant grec *Lefkosia* de 1.087 tones de registre, del port del *Pireu*. *Klasing* va esperar submergit que el vaixell s'acostés i a poca distancia, quan eren les 8 del matí, va emergir i va efectuar el tret d'avís característic.

El *Lefkosia* duia 1.774 barrils d'àcid sulfúric (unes 1.000 tones) i 900 tones de carbó de *València* a *Sant Louis du Rhone* i el seu capità, *Aristides S. Rappos*, no va oposar resistència. Després de revisar els papers, el *Lefkosia* va ser enfonsat a canonades i els 18 homes que componien la tripulació van començar a remar en direcció a la costa fins que una barca de pescadors de l'Ametlla de Mar que, atrets per les explosions, havien sortit cap a la zona, els va remolcar fins la platja d'aquella població, on van arribar a les 10 del matí.

Allí van ser atesos a migdia tarda pel consol de Grècia a Tarragona, *Antoni Marine*, que ràpidament organitzà la seva partida cap a Barcelona amb el tren de les deu de la nit per tal que passessin a disposició del cònsol general d'aquella ciutat, sense ni tan sols pernoctar a Tarragona. El combat havia estat intuït més que vist pels veïns del poble, tot i que el *Diario de Tortosa* ho descriu així:

El espectáculo emocionante del torpedeamiento que ha podido divisarse con toda intensidad desde el puerto ha impresionado a todo el vecindario en gran manera pues los fogonazos se sucedían sin interrupción hasta que el vapor ha desparecido totalmente...

Tenint en compte la considerable distancia fins la costa, es fa difícil creure que el succés fos vist amb tota intensitat. La premsa tarragonina, en general, bateja el vapor amb el nom de *Sefeosia* per les coses de l'idioma amb els nàufrags i situa el lloc de l'enfrontament a unes ambigües 6 milles del port de l'Ametlla i a 6 del cap de Tortosa. La ubicació que anota el submergible alemany és, però, 40º 49' N / 01º 00' E, la qual cosa situa el naufragi a molta més distancia de la que va calcular la premsa del moment.



Il·lustració 87: Johannes Klasing, comandant de l' U-34 i botxí del Medjerda, va néixer el 26 de març de 1883 i va arribar a tinent de navili a l'octubre de 1912. Va ser instructor a l'escola de submarins fins al desembre de 1916, quan va ser nomenar comandant de l' U-34. Del web www.uboat.net

El Medjerda

Després d'enfonsar el *Lefkosia*, a les 9:10, *Klasing* va ordenar fer immersió davant l'aparició d'un vaixell patrulla que va identificar com espanyol i que creuava el golf de nord a sud.

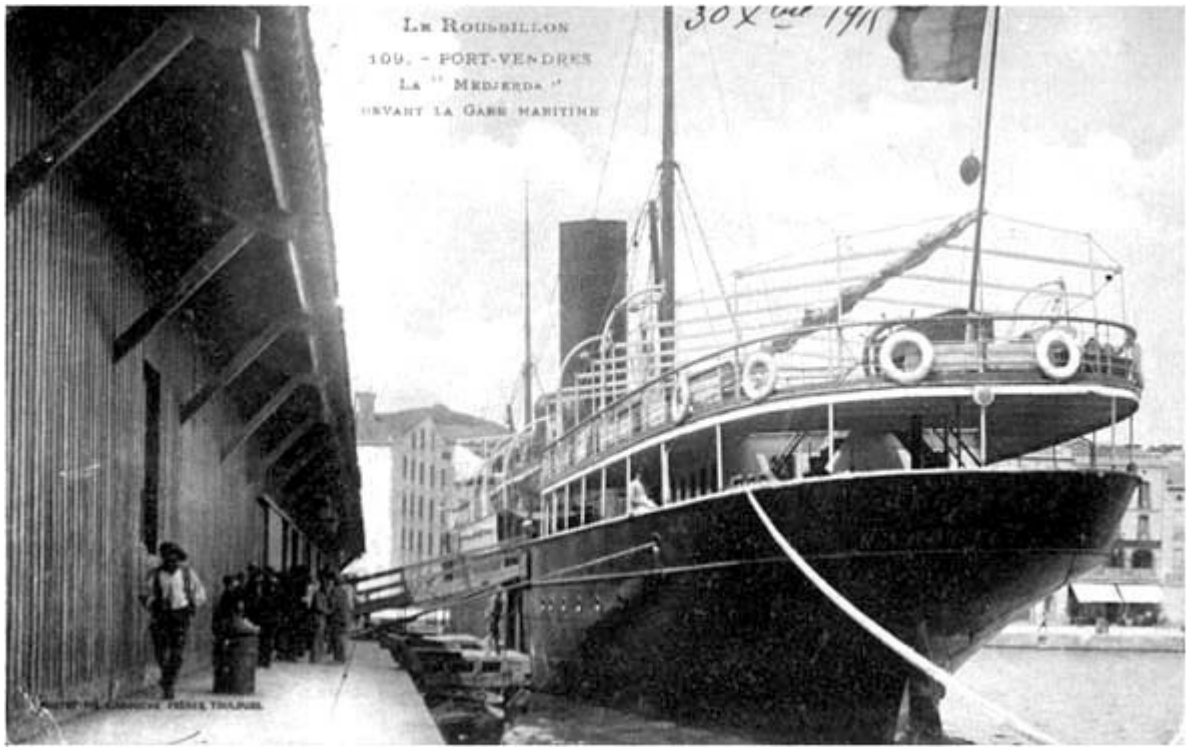
Possiblement es tractava de la canonera *Bonifaz*, que aquells dies feia funcions de vigilància fins la zona dels Alfacs per tornar després a Tarragona. La immersió va durar gairebé dues hores fins que a les 10:52, l' *U-34* va emergir altre cop i d'allí va situar-se fora del golf a l'espera del pas de nous vapors. La sorpresa per a *Klasing* va ser l'aparició a un quart de tres de la tarda d'un comboi de 5 mercants

que s'acostaven vorejant les badies costaneres dins de les tres milles neutrals, que el va obligar a fer una nova immersió per tal de romandre ocult mentre el veia passar impotent.

En les hores següents va observar un fort tràfic de mercants en aigües neutrals a nord i a sud, cosa que l'impossibilitava igualment de prendre cap iniciativa. Fins a les 16.00 no va emergir de nou i per fi, a tres quarts de set, va localitzar un vapor procedent del sud que s'acostava ràpidament al *cap de Tortosa* i que duia artilleria a proa. Davant d'això, *Klasing* va optar per atacar amb torpedes directament, sense emergir, acció que va executar un cop el vaixell va estar al seu abast a menys d'una milla de distancia oferint-li el costat d'estribord.

Mentre mirava pel periscopi, després del llançament, a *Klasing* li va semblar observar una maniobra del vaixell corregint rumb cap a la banda on es trobava situat el submergible. Davant d'això va ordenar fer immersió a 40 metres i esperar.

Quan feia 1 minut i 52 segons des del llançament va escoltar-se una forta explosió que el va deixar desconcertat. A les 19.20 va tornar a treure el periscopi i fent un gir de 360 graus va poder comprovar que el vaixell havia desaparegut i només restaven en superfície les restes de la desfeta i els supervivents.



Il·lustració 88: El Vapor Medjerda de popa, amarrat davant l'estació marítima de Port-Vendres (Roussillon). Targeta postal de record amb inscripció de 1915. Del web http://jeantosti.com/

Sentint-se ja segur, a les 19:22 el submarí emergí. *Klasing* explica que es troba 12 bots grans amb unes 20 persones en cada un. Algunes d'aquelles embarcacions eren dos cilindres metàl·lics units amb tramat de corda. No hi veié uniformes però sí dones i nens. Per la parla i l'aspecte va deduir que es tractava d'emigrants italians o francesos procedents d'Amèrica, els quals anaven vestits amb camisa i pantalons. Surant a l'aigua entre les restes del vaixell hi va veure a la deriva unes 50 persones, totes en situació precària.

Llavors inicia la recerca d'algun tripulant perquè li donés dades del vaixell que havia enfonsat, però escrigué al seu informe que els nàufrags es trobaven totalment desconcertats i només va poder

obtenir un nom que ell va entendre com *Maizardas* i així el transcrigué al seu KTB. Ates que no tenia possibilitat d'obtenir més informació sobre la seva presa i no podia, segons ell, mantenir el submarí en el lloc dels fets, decidí dirigir-se cap al sud-est. De camí, *Klasing* va consultar el llibre de la *Lloyd's* que duia a bord de l' *U-34* i va concloure que es tractava del *Medjerda*, de 1918 tones, del port de Marsella. En total calculà que havia deixat a la deriva unes 250 persones a una distancia de 13 milles de terra, amb el vent i el corrent en direcció paral·lela a la costa.

Aquestes són les impressions de *Johannes Klasing* al KTB respecte dels fets de l'enfonsament del *Medjerda*. A l'informe complementari que l'alemany escrigué més tard, les dades són encara més esgarrifoses:

... del vapor torpedinat l'onze de maig, va poder apreciar-se a primer cop d 'ull que era un vaixell de com a mínim 5.000 o 6.000 tones. Ates que vaig haver d 'atacar durant la posta de sol, no vaig poder reconèixer amb exactitud el seu tonatge i les particularitats de la seva construcció. Després de 9 minuts en que el submarí va fer immersió, el vapor ja s 'havia enfonsat i en el seu lloc suraven a la deriva 11 o 12 barques amb molta gent atapeïda i per altra banda moltes persones a l'aigua.

Em va semblar que els supervivents eren emigrants italians i francesos del sud i que entre ells hi havia dones i nens i no es veien uniformes. Se'm va dir que el nom del vaixell era Maizardas, però no constava en cap registre. Es tractava probablement del mercant Medjerda, tot i que el tonatge de 1.918 tones no coincidia amb les meves apreciacions. Com que després de cercar llarga estona entre la confusió dels bots i la gent que era a la deriva no vaig poder trobar cap oficial o una persona de la tripulació que em pogués donar dades concretes sobre el vaixell, vaig deixar el lloc de l'enfonsament. Vaig renunciar a la idea de prendre presoners per causa de les circumstancies assenyalades més amunt. Pel fet que ateses les condicions meteorològiques només unes poques persones tenien probabilitat d 'arribar a la costa, segons els meus càlculs, pel cap baix es van ofegar 300 o 400 persones...


Il·lustració 89: Carregant torpedes a l'U-35. Del web http://img15.imageshack.us/

Era la tercera vegada que tots dos vaixells coincidien, tot i que les anteriors ocasions el comandant del submergible era *Johannes Rücker*. En aquell darrer viatge el vapor havia sortit el dia abans d'*Orà* a un quart de set del vespre i la seva sortida ja va estar envoltada de polèmica. Quatre referències de submarins sense identificar havien estat assenyalades per les estacions de radio en la ruta prevista pel *Medjerda* entre els dies 9 i 10. En realitat només eren dos unitats. Un dels albiraments situava un dels submergibles operant a la costa d'*Orà* fins el *Cap de Palos* (era l' *U-38*). Les altres tres localitzacions seguien el perfil de la costa catalana des del cap de Creus en una sospitosa evolució en direcció sud, que corresponia a la ruta seguida per l' *U-34*, el qual s'acostava sense saber-ho al fatal encontre amb el *Medjerda*.

Això va fer endarrerir un dia la partida del vaixell. L'endemà, el dia 10, un vapor carregat de xais que havia sortit de port va ser obligat a retornar per motius de seguretat. Finalment el comandant del port va autoritzar a un quart de set del vespre la sortida del *Medjerda*, acompanyat del també correu *Nièvre* i d'un torpediner d'escorta per a cada vaixell, que es mantingueren al seu costat fins una hora més tard quan es va fer de nit.

Progressivament el *Medjerda* va anar deixant enrere el *Nièvre* i amb les llums apagades i els ulls de bou segellats va enfilar cap a les Balears.

El vapor transportava 59 tripulants entre mariners i artillers que servien els seus canons, 468 soldats que anaven al front i 48 passatgers civils: 14 homes, 24 dones i 10 criatures. Tot plegat 575 persones. A les bodegues hi duia 2.300 sacs de segó, 270 paquets de patates i pomes i 400 bocois de vi.

El vaixell havia perllongat la seva vida útil gracies a la guerra,ja que estava previst que fos desballestat a finals de 1914. L'esclat del conflicte va fer que moltes unitats fossin reaprofitades pel servei actiu com a vaixells auxiliars i, com en el cas del *Medjerda*, van ser dotats o completats amb tripulacions de mariners locals mobilitzats a l'efecte. A principis de 1916 va ser armat amb un canó de 75 mm (model 1916), dues metralladores al pont de popa i un altre vell canó de 47 mm (model 1885) a la proa, que és el que va veure *Klasing* i pel qual decidí torpedinar el vaixell. Dues metralladores que duia a les passarel·les dels ponts davanters van ser desmuntades poques setmanes abans del seu enfonsament i es va reduir el nombre d'artillers a bord.



Il·lustració 90: Representació artística de la tragèdia del Medjerda. Col·lecció de Jesús Martinez Curto. Del llibre DARRERE EL MEDJERDA

El torpede esclatà pel costat d'estribord, a tres quarts de l'eslora del vaixell cap a popa i sota el pal, provinent d'un angle de 45 graus per darrere. L'explosió va ser molt forta i va aixecar una columna d'aigua que superà l'alçada de la xemeneia. El projectil va esclatar a dos o tres metres per sota de la línia de flotació, just on s'allotjava el segon oficial del vaixell, inundant ràpidament la sala de màquines i fent inútil qualsevol intent de tancar les mampares estanques de que disposava el vaixell en aquella zona. La major part dels qui es trobaven a prop del punt de l'impacte, al lloc on s'ubicava la segona classe, van morir a l'acte i dos bots salvavides de la coberta superior van quedar destruïts. En pocs segons el vaixell es va escorar 10 graus per popa, inc1inació que es va anar accentuant irremissiblement així que l'aigua entrava dins dels compartiments. El pànic s'estengué entre els passatgers, dels quals una gran part es trobava dins del menjador sopant o dins de les cabines, i allí van quedar atrapats. Aviat van fer-se evidents les importants mancances de mesures de seguretat a bord en cas de sinistre, quan la major part dels passatgers es va trobar sense armilla salvavides i, allò que és més greu, sense tenir una idea clara dels punts on havia d'adreçar-se per recollir-ne una. Per agreujar la situació, el vaixell va començar a partir-se. Es va poder apreciar com els dos pals de popa i proa s'acostaven per les puntes. Tot d'una es van veure les dues parts del buc elevant-se verticalment de l'aigua, popa i proa cap al cel, tot envoltat de fum i vapor de les calderes inundades. Ben aviat només restes disperses, bombolles i unes grans turbulències assenyalaven per on havien desaparegut els dos trossos del vaixell camí del llit marí. Tot plegat havien passat dos minuts des de l'explosió del torpede.

Tan ràpid es va enfonsar el vaixell que no es pogueren ocupar els bots en primera instancia. Se'n van recuperar una quinzena entre bots de fusta i barques de tub metàl·lic amb enreixat de corda, a més d'una gavarra que havia quedat apartada en coberta durant el viatge perquè feia aigua i va ser la primera que va quedar lliure a la superfície.

Quan el submarí va marxar finalment de la zona, *Joseph Got*, capità del *Medjerda*, amb el seu assistent i un soldat van passar a la gavarra on es van aplegar amb quinze persones més. Un cop a la gavarra, *Got*, en lloc d'agrupar les barques i dirigir l'operació de salvament, va optar per marxar amb la malmesa barca cap a la costa en demanda d'auxili. Deia que coneixia millor que ningú la complexa costa del *Delta* i que en tres hores comptava haver arribat a la desembocadura del *riu Ebre* per trobar-hi ajuda. Inicialment va decidir remolcar un altre bot amb ell per si la gavarra no aguantava, però davant l'esforç a fer i la manca de rems va desistir de l'intent i va partir amb el grup de gent esmentat.

Mentrestant, dos dels bots van instal·lar una vela de fortuna i es van allunyar en direcció nord-oest cap a la costa. Els altres tretze bots es van lligar els uns als altres amb el que van trobar a ma i van habilitar fustes com a rems.

No fou fins les nou del matí de l'endemà que un vapor carboner angles, el *Battenhall*, sota el comandament del càpita *Albert Harry*, va recollir el grup amb 163 supervivents (en algunes fonts es dona la xifra de 169), a 5 milles per 'est-sud-est del far del cap de Tortosa. Quan el *Battenhall* va arribar a *Portvendres* a quarts de nou del matí del dia 13, en no tenir documentació que l'autoritzés a entrar al port, les autoritats marítimes franceses li van prohibir l'accés malgrat les demandes dels anglesos que no podien continuar el seu camí sense provisions. Finalment, el seny s'imposà i van poder reposar el seu rebost i desembarcar els nàufrags entre l'expectació dels familiars que esperaven al moll del Comerç.

Els altres dos bots amb la vela de fortuna, aixoplugant 43 nàufrags, van tenir una sort similar i foren rescatats pel *Nièvre*, que venia unes hores per darrere del *Medjerda* des d'Orà, un a 5 milles a l'est del far i el segon a 3. El dia 13, a les cinc de la tarda, arribaven a *Marsella*.

Per la seva banda, la gavarra amb el grup de nàufrags del capità *Got* tingué també una nit agònica. El bot no estava en condicions de navegar i van haver d'organitzar-se per treure l'aigua que es colava contínuament amb les sabates. Cap a les dues de la matinada va fer cap a les boques de l'Ebre i en no poder travessar la zona va encarar-se seguint la costa pel nord. Per fi, vora les 5 del matí del dissabte dia 12 de maig, encara de nit, van fer terra a prop del *cap Roig*, tocant a l'Ampolla, en un punt que a l'informe oficial s'identifica com la cala Avellanes, tot i que la premsa local afirma que van trobar refugi a l'aixopluc d'un penya-segat.

Després de donar avís a les autoritats locals, es disposa que aquella gent fos traslladada a l'Ampolla per rebre les primeres assistències ja que es trobaven en un estat físic lamentable. Tot el veïnat es va abocar a donar-los suport, facilitant-los roba, menjar i refugi a les cases.



Il·lustració 91: Inscripció al peu de la reproducció de l'estàtua regalada pel govern francès al poble de l'Ampolla. A les quatre cares del monòlit es pot llegir en català, castellà, francès i anglès. Col·lecció de l'autor

El balanç final quantificat per la comissió d'investigació no podia ser més descoratjador. De les 575 persones que viatjaven a bord del *Medjerda* en resultaren finalment 352 mortes o desaparegudes, de les quals pel voltant d'un centenar havien anat a parar a les platges del litoral llevantí durant les setmanes que seguiren al desastre. Pel voltant de 200 o 250 s'enfonsaren possiblement amb el vaixell a 105 metres de profunditat i durant molts anys, els pesquers que van passar les xarxes per damunt del *Medjerda* van hissar sovint entremig de les especies capturades, ossos humans.

El Gratangen

El dia 9 de juny de 1917, el submarí alemany *U-64*, comandat per *Robert Moraht,* arribà al *golf de Sant Jordi* pel voltant de les 5 del matí i va posicionar-se a 4 milles dels límits neutrals, a la zona central del golf, i allí es mantingué a l'aguait. La seva estratègia era situar-se ben visible al mig, entre el cap de Tortosa i Tarragona i així fer que la seva presencia evident, ajudada per l'artilleria del submergible, fes sortir mar enfora els vaixells que s'acostessin a terra. Després ja no tindrien la possibilitat de refugiar-se a la zona d'aigües territorials espanyoles.

A quarts de vuit, un altre vapor va aparèixer pel sud. Era el noruec *Gratangen* (2.664 tones) amb 3.000 tones de carbó, provinent de *Newcastle*, d'on havia salpat 16 dies abans camí del port de *La Spezia*, a *Gènova*.



Il·lustració 92: Els darrers segons del Gratangen en superfície. Captura de vídeo del capítol "Los caminos del mar" del programa Al filo de lo Imposible (TVE 2004)

Era un vaixell nou amb menys d'un any d'activitat i mostrava una arquitectura naval innovadora en aquella època, amb els castells i ponts de comandament a popa i una extensa coberta de bodegues cap a proa. A les ordres del capità *Ole Joergensen* i amb 25 tripulants, el 29 de maig havia fet una escala a *Brest*, a la costa atlàntica, per rebre instruccions de l'Almirallat britànic referents a la seva ruta pel Mediterrani. Se li va ordenar de mantenir-se a una distancia de 100 milles de la costa espanyola fins arribar a Gibraltar, on havia de rebre noves ordres.

Allí va arribar el 5 de juny, i el consol italià els va donar instruccions que romanguessin el màxim de temps possible dins del límit de 3 milles de les aigües neutrals espanyoles. El dia 6 va partir de nou seguint les instruccions rebudes, cosa que va fer alentir la seva marxa en veure's obligat a seguir el perfil de la costa.

A les sis en punt, quan els noruecs feia un quart d'hora que havien passat el *cap de Tortosa* i havien comes l'error de deixar les aigües neutrals per salvar el golf, van sentir un tret de canó per proa a una distancia d'un quart de milla. Segons la versió del capità *Joergensen*, el primer oficial del vaixell va donar immediatament l'ordre d'aturar les maquines i va passar l'alarma a totes les cabines.

Llavors, des del submarí, que s'havia acostat a distancia suficient perquè li fossin llegides les senyals de banderes, varen transmetre el missatge "FH" (envieu un bot). També es va ordenar als noruecs que despengessin els dos bots de salvament restants i que esperessin noves instruccions, al mateix temps que era hissada la bandera de la Marina de Guerra alemanya.

El capità noruec i cinc homes més van acostar-se a l' *U-64*, on foren rebuts pel mateix *Moraht*. Eren dos quarts de set. De la documentació aportada, els alemanys només es van mirar la corresponent a la carrega i això va ser la sentencia del *Gratangen*. El mateix comandant alemany explica que *Joergensen* va reconèixer l'evidencia que duia una carrega prohibida (carbó) per un país en conflicte, motiu pel qual fou informat que el vaixell seria enfonsat.



Il·lustració 93: Estat actual del pal de popa del Gratangen. Captura de vídeo de l'entrada 71189362 en vimeo.com "Explorando el Gratangen" de Josep Maria Castellví. Immersió realitzada el 27 de juliol de 2013

Un bot amb el capità, un altre mariner noruec i dos alemanys es va desplaçar cap al *Gratangen*, on els darrers van instal·lar dues carregues explosives, una a la sala de maquines i l'altra a proa. Després van tornar tots al submarí, que remolca els tres bots dels nàufrags a distancia segura de les explosions. Aquestes, però, no aconseguiren enfonsar el vaixell. De nou hi fou adreçat el càpita noruec amb mariners alemanys a col·locar una altra bomba a la sala de maquines que finalment va ser efectiva i envia el *Gratangen* al fons del *golf de Sant Jordi* a tres quarts de vuit del matí.

Hi ha una anècdota d'aquells fets, que *Moraht* explica més tard a les seves memòries, pròpia del surrealisme en que sovint esdevé la guerra. Narra que quan els mariners noruecs van passar a l'alçada del submarí camí de terra, estaven de molt bon humor i riallers. No semblaven gaire afectats per la pèrdua del vaixell i això intriga el comandant alemany. Preguntat el capità *Joergensen* al respecte, aquest va explicar que tots els mariners tenien establert per contracte que, en el cas de ser enfonsats per acció de guerra, rebrien una indemnització de 500 corones a part del sou i a més el viatge de tornada pagat.

Els nàufrags van arribar a les platges de l'Hospitalet de l'Infant, cap a quarts de dues de la tarda. Allí foren assistits per les gestions del consol, *Lluís Norregaard*, i adreçats a Tarragona per prestar declaració a la Comandància, amb el tren de les 6 de la tarda. Només un dels nàufrags va haver de ser ates a l'hospital d'un atac de reumatisme provocat per les hores que van passar al mar i l'esforç realitzat. La resta de la tripulació s'hostatjà a *l'Hotel Europa*. L'endemà partiren tots cap a Barcelona per la repatriació.

El Fert

Feia ben poc que el *Gratangen* era al fons del mar, quan un nou vaixell va irrompre pel sud al golf. Es preparava una nova acció bèl·lica que *Moraht* qualifica posteriorment de "*rara i no molt gloriosa*". El vaixell fou vist a l'alçada del cap de Tortosa igual que el vapor noruec, mentre vorejava les aigües espanyoles. Com feien molts dels vaixells, en el moment en que arriba a l'entrada del golf, a l'alçada de la *gola de Migjorn*, va canviar el seu curs i talla recte cap a NE, just a l'alçada de l' *U-64*.

El vapor, per la seva posició, tenia moltes possibilitats de retrocedir cap al refugi neutral de la zona del *Delta* en cas d'un atac del submarí però, d'altra banda, era un matí molt assolellat i per això no va ser difícil que fos descobert en la llunyania. El vaixell fou atacat amb el canó des d'una distancia de 9.000 metres, quasi amb el convenciment de *Moraht* que la presa s'escaparia cap a les aigües espanyoles del golf. Els atacats van hissar llavors la bandera italiana i van respondre al foc amb el seu canó de 76 mm mentre, com era previsible, giraven proa cap a la costa per eludir l'atac. El submarí accelera la marxa sense deixar de disparar, però la distancia era molt gran i tot semblava indicar que el vaixell arribaria a les aigües espanyoles. *Moraht* decidí finalment abandonar la presa i així ho ordena als seus homes.

De sobte, però, va passar el que ningú s' esperava. A molt poca distancia de les aigües neutrals, el vapor italià atura maquines i hissa una gran bandera blanca. *Moraht* reconegué que, després de la sorpresa, no li queda més remei que acostar-se al vaixell rendit i procedir de la forma habitual, amb el risc latent per ell de la violació, per proximitat, del mar neutral espanyol i les conseqüències diplomàtiques que això podia suposar. Els italians, però, li van facilitar encara més les coses, ja que sense esperar-lo van començar a remar en els seus bots cap a la costa.

Moraht va interceptar els nàufrags a 800 metres del vaixell i els va fer pujar a la coberta del submarí per la identificació. Va conèixer llavors que es tractava del vapor italià *Fert* (5.567 tones), que amb 5.700 tones de ferro i 1.300 litres de benzina viatjava de *Nova Orleans* a *Gènova*.

En aquell moment es va viure un incident que, tot i no tenir conseqüències, indica el grau de recel respecte als comandants alemanys. Amb el *Fert* lliurat, els artillers del submarí estaven alineant en posició de descans els canons respecte a la crugia del submarí. Això va fer que, quan els nàufrags van pujar a bord per la proa de la nau, es trobessin de cara amb un dels canons de 88 mm manipulat pels seus enemics, que semblaven estar situant-lo contra ells. L'enrenou va ser enorme i el mateix *Moraht* els va haver de tranquil·litzar dient que no passava res. Per arrodonir-ho, els 37 tripulants italians van fer pinya al voltant del seu vell capità, *Fortunato Toscanini*, un home al qual veneraven, quan aquest fou enviat amb un equip de demolició a col·locar els explosius per enfonsar el vapor i que el comandant alemany va prometre respectar i alliberar. *Moraht* es va treure el problema de sobre enviant a terra a tothom amb els seus bots. El *Fert* va ser enfonsat amb tres carregues explosives a dos quarts de dues de la tarda.



Il·lustració 94:Derelicte enfonsat a poca fondària, amb parts sobresortint de la superfície. En situació similar va quedar el Fert, segons les descripcions disponibles, i va obligar al seu desballestament. Del web www.gomera.com.es/

Els nàufrags van arribar després de cinc hores d'estar remant a les platges a prop del *far de Buda* i foren atesos per veïns de *Sant Jaume* que, atrets pel soroll de les explosions durant el matí, ja preveien l'arribada de supervivents d'algun combat naval. Sembla que d'allà anaren a *Jesús i Maria*, on van passar la primera nit a l'espera del vapor fluvial *Anita*, que els dugué l'endemà cap a *Tortosa*.

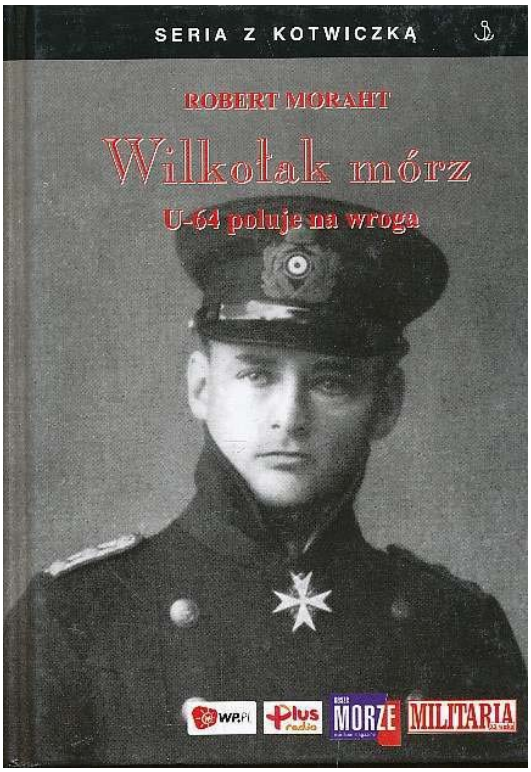
La ciutat els féu una recepció afectuosa en el poc temps que hi van estar. Va haver-hi una col·lecta entre els comerciants de teixits per vestir els nàufrags, ja que havien arribat amb poca roba i molt malmesa, tasca en que van col· laborar la *Societat de Salvament de Nàufrags* i la *Creu Roja*.

Exceptuant el capità i l' oficial artiller, de nom *De Angelis*, que van quedar-se a *Tortosa* per declarar davant la Comandància de la ciutat, la resta dels italians van sortir cap a *Tarragona* el dia 11 amb el tren de la tarda acompanyats pel secretari del consolat italià, *Faust Carbó*. Van arribar a destí pel voltant de quarts de vuit i allí foren transferits de nou en tren cap a *Barcelona*. Paral·lelament, un agent del consolat italià es va desplaçar durant dos dies a la zona dels fets a la recerca de dades pel govern que representava.

El Chulmleigh

L' U-64 va sortit novament de patrulla el 28 d'agost de la base de *Pola*. La nit de 11 al 12 de setembre rondava prop del *cap de Palos* i va decidir anar cap el nord, arribant al *golf de Sant Jordi* cap a quarts de nou del vespre del dia 13 de setembre. L'*U-64* va maniobrar i es va situar estratègicament enfilant la proa a l'est, molt a prop de la línia imaginaria que uneix el cap de Tortosa i Tarragona, a unes 10 milles de terra en una triangulació aproximada de 10 milles respecte l'Ampolla i a unes 8 del cap de Tortosa.

L'acció bèl·lica comença abans de la una de la matinada en una nit clara, segons s'esmenta en el KTB. Va ser llavors quan els alemanys van descobrir un petit comboi compost per dos mercants que avançaven molt junts en direcció nord, entrant al golf formant part d'un grup de 4 unitats dos de les quals navegaven inadvertides més cap al SE. Un d'ells era l'anglès *Chulmleigh*. L' *U-64* va iniciar l'atac contra aquest vaixell, que era el més gran, llançant-li 1 torpede a 350 metres de distancia que va fer blanc per l'amura, aparentment, de babord. El vaixell, enmig de la confusió, va reduir velocitat sense aturar-se.



Il·lustració 95: Robert Moraht a la portada de l'edició polaca del seu llibre "Werwolf der Meere". Va néixer a Alsen, illa actualment danesa que en aqueel temps pertanyia a alemanya, l'any 1884. A l'abril del 1916 va prendre el comandament de l'U-64 acabat de sortir de la drassana. Amb ell va enfonsar 46 vaixells, amb un total de 147.869 tones. Del web http://alejka.pl/

L'altre vaixell, mar enfora, es va acostar, reduint també la velocitat per ajudar sense saber a que, però devia adonar-se de la presencia del submergible i va girar cap al nord un altre cop a tota maquina, just en el moment que el submarí li llançava un torpede des de 800 metres de distancia que es va perdre en el fons sense explotar, i allí deu ser encara. En la confusió i la distancia, els alemanys van perdre de vista els vaixells però al cap de mitja hora van descobrir-ne dos més navegant lentament sense llums pel mig del golf. *Moraht* va avançar-los i va llençar un torpede al primer. Des de 450 metres de distancia, va fer diana pel través de babord. Eren les dues de la matinada i el mercant estava condemnat.

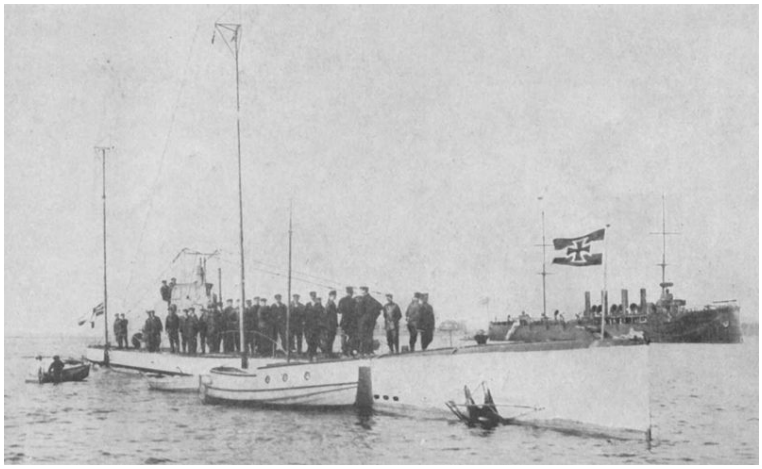
Segons *Moraht*, immediatament després de rebre l'impacte i ja tocat de mort, el vaixell va girar i va semblar que iniciava una maniobra per encarar-se cap a la costa. Tot i així, aviat va poder observar entre la resplendor de les flames com del vaixell ja escorat s'arriaven bots amb gent. Llavors fou el

moment d'identificar la presa, ja que en la foscor era impossible conèixer de quin vaixell es tractava. Acostant-se als bots de salvament i mentre la gent encara era hissada a bord, *Moraht* va descobrir finalment per les inscripcions que duien, que el vaixell enfonsat era el *Chulmleigh*, el qual, després de buscar-lo en la foscor, havia tingut la sort d' encertar definitivament amb un torpede per segon cop.

En aquella ocasió, però, no va recollir els tripulants perquè va considerar que aquests eren molt a prop de la costa amb vent favorable, i l'*U-64* encara tenia feina per fer. Amb oratge de sud-oest, segons consta en els butlletins meteorològics de la data i al mateix diari de bord del submarí, els bots dels nàufrags van separar-se en el trajecte. Per sort no hi hagué víctimes durant l'enfonsament ni en la fugida i un bot amb 13 homes va fer cap a la plaga de Salou a les 8 del matí, mentre que un segon, amb 26 mariners, va arribar dues hores més tard a Cambrils. En ambdós casos, el vicecònsol d'Anglaterra se'n va fer càrrec i van ser allotjats, com en altres ocasions, a l'*Hotel Continental* de *Tarragona*, on van arribar amb tren a les 10 del vespre.

L'Ausonia

Tot just la tripulació de l'*U-64* havia fet balanç de l'atac al *Chulmleigh* quan va veure un nou vaixell venint pel sud, a la recerca d'abric neutral, era l'*Ausonia*. *Moraht* destaca en els seus informes que anava artillat, duia un canó de 75 mm. Aquesta circumstancia i el fet que encara era fosc el van decidir a utilitzar de nou els torpedes per a l'atac, malgrat que ja només en quedava un.



Il·lustració 96: Submarí alemany U-35 de Lothar von Arnauld de la Periere. Amb 226 vaixells enfonsats, amb un total de 538.000 T, és el que més èxits ha tingut en tota la història naval. Del web www.firstworldwar.com

Llavors es va dirigir en direcció sud a l'encontre del vaixell i a les 3:40, l'*Ausonia* es va situar a 180 metres, a fàcil abast dels tubs de proa del submarí. Fou un assalt fulminant per inesperat i un sol projectil va bastar per enfonsar ràpidament el fràgil vaixell. Per això no va donar temps a posar ni un sol bot de salvament a l'aigua, amb el resultat inicial de sis mariners desapareguts en el sinistre, el cos d'un dels quals, que es digué erròniament que era fill del capità del vaixell, aparegué uns dies més tard a les platges de *Vandellós*.

Moraht va donar ordres de recollir 15 supervivents, que foren allotjats al compartiment de maquinaria elèctrica del submergible i assistits amb cafè calent, a l'espera de ser transferits als vaixells de pesca del golf quan fos possible. Dos més foren rescatats per dues barques de pesca, la *San Miguel* i la *San Juan* de les que no hi ha referències de llur port d'origen.

Cal reconèixer la posterior actitud humanitària, si més no, del comandant alemany, quan davant del drama que es presentava a aquells homes, sense mitjans per arribar a la costa, va prendre la compromesa decisió d'encabir-los al mateix submergible. Però tot i les bones intencions de *Moraht* la cosa es va complicar quan, acabada la recollida dels nàufrags, un nou vaixell, entre d'altres que avançaven a més distancia, va ser descobert pel sud a punt de trencar pel *cap de Tortosa.*

L'Amiral de Kersaint

De tota la mitologia naval d'aquells dies, la descripció popular del combat del 14 de setembre de 1917 i la llegenda del "submarí perdut" arran d'aquell enfrontament en són potser els exponents més definitoris.

A les sis del matí del 14 de setembre de 1917, un cop descoberta l'arribada d'un nou vaixell a la vora del lloc on havia enfonsat l'*Ausonia*, l' *U-64* va agafar rumb 345 graus en direcció a la costa per situar-se entre aquesta i el vaixell que s'acostava. Feta la correcció del rumb respecte al que duia el vapor, el submarí va rectificar a 300 graus i es va situar en posició d'atac, mirant a sud-est.

Mentrestant, el vapor francès *Arniral de Kersaint* avançava encara en aigües territorials espanyoles, paral·lel a la costa, desconeixedor del que l'esperava. Era una nau amb molta historia al darrere, que havia servit tant per transportar monarques procedents de les possessions franceses de l'Extrem Orient, com per dur passatgers, tropes o carregament de vi com feia el cas aquell dia, provinent d'*Orà* cap a *Marsella.*



Il·lustració 97: Maniobra de la coberta de l'Amiral de Kersaint a l'actualitat . Captura de vídeo de l'entrada 53552365 en vimeo.com "Proyecto Amiral de Kersaint" de Josep Maria Castellví

L'acció dels alemanys no es va fer esperar. Eren quarts de set i ja hi havia prou llum per utilitzar el canó amb precisió suficient.

Moraht va donar ordres als artillers de preparar-se, tot mantenint la nau en superfície. Un cop el vaixell francès va haver sortit de les aigües espanyoles per tallar cap al nord i va estar en angle recte respecte a ells, el submarí va obrir foc amb un tret d'avís per davant de la direcció del buc. La reacció dels francesos no va ser menys fulminant i van contestar el foc amb el canó de popa de 90 mm.

El submarí va sortir tot seguit al seu encontre amb rumb de 75° per tallar-li el pas, avançant-se a la previsible maniobra evasiva que faria el vapor. Efectivament, la primera acció del capità del vaixell fou girar timó a estribord en direcció nord-est intentant allunyar-se del submarí, però sense deixar de disparar amb els dos canons un dels quals, el de popa, era de 70 mm. Al quart tret, però, el de popa es va espatllar. En aquest temps, durant la fugida, l'*Amiral de Kersaint* va endinsar-se en aigües internacionals, justament on els alemanys volien que anessin per actuar amb impunitat. Però estava clar que el capità francès, de nom *Lenormand*, no estava disposat a rendir-se fàcilment.

Havent observat un grup de barques de pesca concentrades a rumb 75°, el mateix que duia el submarí, va optar per dirigir-se cap allí en una intel·ligent maniobra, donant la popa als seus perseguidors i evitant oferir els costats. Gairebé mitja hora va durar la persecució fins arribar a les barques. En aquell moment el canó de proa del submarí es va avariar, sembla que per escalfament de la curenya. Era l'ocasió que el capità *Lenormand* esperava per canviar de rumb.

A les 7:10 i sobtadament, l'*Amiral de Kersaint* girava en un ampli cercle enfilant cap a sud, amb la intenció de tornar a entrar en aigües espanyoles. Els pescadors van observar astorats com el vapor se'ls tirava a sobre i a penes van poder recollir les arts. Creuant també pel mig de la zona de pesca, el submarí va continuar la persecució mantenint la distancia atès que no podia obrir foc. A la coberta s'hi trobava gairebé tota la tripulació, fins i tot el cuiner, de nom *Georg Miedtank*, subministrant els projectils als artillers.

Esgotades les municions de proa, calia transportar-les dels dipòsits de popa i això es feia en cadena per avançar-ne més. Alhora, l'enginyer naval de bord, *Franz Arnmelt*, es jugava el prestigi provant de reparar el canó per la lluita. El mateix *Moraht* explica els fets en les seves memòries i ironitza sobre la situació:

Aproximadament una hora més tard, la nostra peça d'artilleria va estar inactiva durant 30 minuts pel trencament d'un peça de la curenya. Només ens faltava això!

Ara estàvem desarmats, amb un munt d'italians a bord que bevien cafè astorats sota la coberta del submarí... El combat es presentava fantàstic!

En aquell moment de dubte, el vapor francès tenia avantatge sobre els alemanys, sense arribar a entendre, segons que va escriure el capità en el seu informe oficial, per que els alemanys havien deixat de disparar. De fet, només van allargar la seva pròpia agonia.

L'enginyer *Arnmelt* va mantenir el seu prestigi, el canó tornava a funcionar i l'*U-64* es va poder acostar de nou a l' *Amiral de Kersaint*, cosa que no li suposa cap esforç especial ja que el submarí era molt més ràpid i àgil en la maniobra que el llastrat mercant, Aquest seguia mantenint com podia la distancia respecte al submergible mentre continuava disparant amb el canó de proa. Tot i així, el foc es perdia molt per sobre del seu perseguidor i els artillers francesos en cap moment van arribar afer blanc, poc acostumats com estaven a l'ús de les armes.

En canvi els alemanys actuaven amb molta precisió. Un projectil seu va destrossar la cabina de radiotelegrafia i un altre va volatilitzar el pavelló francès, tot i que una nova bandera va ser nuada ràpidament en un passamà elevat. Hi hauria lluita fins al final.

A un quart de nou ja eren davant la desembocadura de l'Ebre però encara no havien entrat en aigües espanyoles. Allí, un altre .grup de barques de pesca va ser envestit en la fugida.

Els darrers moments del vaixell francès van ser èpics. Seguint la fugida cap a la costa i quan més propera semblava la salvació per l'*Amiral de Kersaint*, una granada va explotar al costat de la pesa d'artilleria. Els seus tres artillers van morir literalment i físicament al peu del canó mentre un altre projectil destrossava també el pont de comandament i la roda del timó



Il·lustració 98: Estructura de la coberta de l'Amiral de Kersaint a l'actualitat . Captura de vídeo de l'entrada 53552365 en vimeo.com "Proyecto Amiral de Kersaint" de Josep Maria Castellví

ferint greument en un costat al segon de bord.

Desarmats i exhausts, els francesos no van poder continuar fugint. Una altra granada va explotar també a la zona de calderes fent sorgir una gran flamarada a través de les xemeneies. Llavors, i sense aturar-se per la inèrcia, el vaixell va començar a escorar-se d'estribord.

Vista la situació, l'*U-64* va deixar de disparar. Els alemanys van gastar en total 330 projectils de granades rompedores, que van tocar diversos cops (21 segons *Moraht* i més de 30 segons altres fonts) l'*Amiral de Kersaint*, fins convertir-lo en una ruïna. El submergible donà un tomb al voltant del destrossat buc mentre el comandant *Moraht* feia fotos de la seva victòria. Eren quarts de deu del matí.

Es van arriar els bots precipitadament. El darrer que va saltar a l'aigua quan el vaixell ja s'enfonsava va ser el capità, completant així la seva irreductible actuació. Llavors fou recollit pel submarí juntament amb cinc homes més que suraven a l'aigua.

La bravura de l'oficial francès no va passar desapercebuda per la disciplinada educació de *Moraht*, el gual no es va estar de saludar-lo amb honors i admiració sentida tan aviat com el va tenir al davant. Tot i la favorable impressió que l'home va causar a *Moraht*, aquest no va dubtar a fer-lo presoner per haver-se enfrontat amb el seu submarí.

Dels 60 tripulants de l'*Amiral de Kersaint*, *Moraht* en dona 15 per morts, encara que l'informe oficial francès explica que hi havia hagut sis desapareguts i dues persones més que van morir hores després de desembarcar a *Sant Carles de la Ràpita*. A aquests cal afegir quatre ferits de consideració que van ser atesos, juntament amb els de menys gravetat, a les cases del poble, i algun sembla que va ser traslladat a Tortosa.

Quaranta-nou nàufrags van ser recollits per un remolcador, el *San Antonio* de *Tarragona*, capitanejat per *Pedro Serres*. El llagut *Santa María*, també de *Tarragona*, manat pel patró *Ismael Redó*, va ser una altra embarcació que va participar activament en el rescat dels mariners francesos. Totes dues barques van ser recompensades setmanes més tard, a instàncies del cònsol de França, *Merelo*, per haver-se distingit en la seva actuació humanitària.

Durant l'espai de temps que el capità i els cinc mariners de l'*Amiral de Kersaint* van romandre a bord de l'*U-64*, es va produir un significatiu incident que *Moraht* destaca a les seves memòries. El submarí duia a bord els nàufrags italians de l'*Ausonia*, enfonsat poques hores abans, ja que no hi havia hagut temps material de desembarcar-los. En el moment en que els francesos van pujar a bord es va produir un aldarull pel fet que uns i altres no volien estar junts i s'increpaven mútuament. Davant del conflicte evident que es presentava, els nàufrags van ser separats i transferits a dues barques de pesca en funció de la seva procedència. Els italians, en una barca de l'Ametlla de Mar, la *Santa Teresa*, i els francesos, excepte el capità *Lenormand*, fet presoner, en la *Peteres,* provinent de Sant Carles.

El Perim

Navegar a les fosques amb les llums apagades, tot procurant mantenir l'atenció en un rumb obligat i sempre amb l'ai al cor per si apareixia la silueta d'un submarí, no era pas gens fàcil. Aquesta era, però, la situació que havien d'afrontar nombrosos mercants aquells terribles anys de bogeria al llarg

de les seves rutes. Quan viatjaven fora d'un comboi, seguint les instruccions rebudes els capitans evitaven les nits de lluna plena i tan aviat com el dia despuntava cercaven refugi per a les seves naus en golfs i estuaris dins de les aigües espanyoles a l'espera d'un nou vespre per reprendre la marxa.

El 21 d'octubre de 1917 a les nou de la nit el *Wilston*, un mercant de 3.180 tones que venia de *Savona* en llast, va envestir un altre mercant angles, el *Perim*, de 1.348 tones, un antic vaixell de passatge que provenia de *Lisboa* camí de *Marsella* carregat d'oli de coco. L'impacte li va arribar a aquest per l'amura d'estribord i li va produir importants desperfectes que van provocar el seu enfonsament en dotze minuts.

Tot això passava entre el cap de Salou i Tarragona, en la línia divisòria de les aigües neutrals. Sembla que la culpa de la col·lisió la va tenir una mala maniobra del *Perim*, però el fet és que se'n va anar al fons en un tres i no res, amb el temps just perquè la tripulació de 24 homes pogués abandonar el vaixell i fos recollida pel mateix *Wilston*.

Aquest vaixell, amb greus avaries per babord i proa, va girar camí cap a Barcelona pels seus propis mitjans i hi arriba el 22 d'octubre de bon matí. Posteriorment fou hissat en el dic sec per a les reparacions pertinents. La decisió de tornar en direcció contraria i no entrar a Tarragona directament fa pensar que el vaixell no presentava un risc real d'enfonsament. Sigui com sigui, el succés va passar totalment desapercebut a les poblacions del litoral.

El Cavour

L'11 de desembre de 1917 pel voltant de les 4 de la matinada, el *Cavour*, un vapor italià de dos xemeneies dedicat al transport de passatgers, passava a 12 milles per davant del cap de Tortosa i a 30 de Tarragona. Pertanyia a la naviliera italiana *Transatlàntica Italiana SA di Navegazione*.

Havia sortit el dia 9 de desembre de *Gènova* amb destinació a *Buenos Aires*, la seva ruta habitual. Escurçava camí tallant des del *golf de Lleó* en línia el més recta possible fins a *Gibraltar*. Pel fet de ser nit tancada el risc de ser localitzats pels submarins es reduïa, però aquesta no era l'única mesura de defensa de que disposava.



Il·lustració 99: El Cavour, quan encara es deia Florida, a la drassana per la seva avarada l'any 1905. Captura de vídeo de l'entrada 45031010 en vimeo.com "Visibilidad nunca vista en el pecio del CAVOUR" de Josep Maria Castellví

El *Cavour* no viatjava sol, ja que formava part d'un petit comboi. Els seus companys de viatge eren el carboner nord-america *Deepwater* (4.763 tones), que tornava a casa en llast, i el mercant auxiliar armat *Caprera* (3.500 tones), italià també i habitual en la tasca de protecció de combois a la costa mediterrània fins que arribaven a *Gibraltar*.

La nit que el *Cavour* viatjava acompanyat del *Caprera* i el *Deepwater* hi havia una mar molt alterada. Les dades meteorològiques d'aquella jornada esmenten forts vents girant en direcció nord-oest i oest-nord-oest. Tal vegada es podria explicar d'aquesta forma l'inesperat succés que va ocórrer i que va segellar l'atzarosa vida marinera del *Cavour*. En general, els escortes dels combois feien una tasca de vigilància a l'entorn del grup que els obligava a evolucionar al voltant d'aquest.

Fou precisament en una d'aquestes maniobres de vigilància a les fosques i potser de resultes del fort vent que el *Caprera* va girar la seva proa respecte al comboi quan aquest era molt a prop. Tan a prop, que va esquivar la proa del *Cavour*, però no va poder evitar envestir-lo per la banda de babord a l'alçada de la sala de maquines. El xoc va ser molt violent i, malgrat que no hi hagué víctimes personals, aviat va quedar molt clar que el *Cavour* s'enfonsaria.



Il·lustració 100: Canó sobre la coberta del Cavour a l'actualitat. Captura de vídeo de l'entrada 45031010 en vimeo.com "Visibilidad nunca vista en el pecio del CAVOUR" de Josep Maria Castellví. Immersió realitzada el 30 de juny de 2012

En el caos de la foscor, les llums es van anar encenent per facilitar les tasques de salvament dels passatgers. Davant del pànic inicial es van començar a posar els bots de salvament a l'aigua tot i que els de la banda de babord, on s'havia produït la col·lisió, estaven inservibles per la violència de l'impacte.

El *Caprera* no tenia danys d'importància i es trobava en condicions de navegació segura. Tant aquest vaixell com el *Deepwater* van començar a recollir els nàufrags i les seves pertinences personals. Quatre hores van durar les tasques de trasllat amb els bots i a bord només hi restaven el capità, *Silvano Manganaro*, i alguns membres de la tripulació per si podien maniobrar el vaixell per tal d'encallar-lo en alguna platja. Va ser impossible. La via d'aigua havia inutilitzat la maquinaria i el *Cavour* era a la deriva al caprici del vent. El capità es lamentava de no poder disposar d'un remolcador que hauria accelerat la seva arribada a terra. Tal vegada si hagués passat a prop del port de Tarragona el *Cavour* s'hauria pogut salvar, però la realitat d'aquell moment era que s'enfonsava irremissiblement al mig del golf.

La nit es va fer llarga mentre el vaixell s'acostava aterra i deixava entreveure una llum d'esperança. Al final, però, els darrers tripulants van saltar a bord d'un bot i van abandonar la nau quan anava escorada en direcció nord-oest amb fort vento. A unes 2 milles, davant d'on ara hi ha la central nuclear de *Vandellos*, el *Cavour* es va enfonsar definitivament en un fons d'uns 52 metres. Era migdia del dia 11 de desembre de 1917. En el seu desplac;:ament havia anat girant la proa a nord i quan es va enfonsar estava encarat en aquesta posició.

Des de l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar es va enviar un telegrama que informava de l'enfonsament del *Cavour*. Eren les 15 hores del dimarts dia 11 i algunes barques de pesca del poble que havien sortit a veure de prop l'agonia del vaixell van donar avís del desenllaç. A la platja van arribar a bord d'un bot el capità, el primer maquinista, el tercer oficial i vuit tripulants. Van voler quedar-se a la zona per localitzar qualsevol resta que pogués recuperar-se del naufragi i alhora per enllestir els papers del sinistre. El consol d'Itàlia a Tarragona,



Il·lustració 101: Submarinistes accedint a la bodega del Cavour. Captura de vídeo de l'entrada 45031010 en vimeo.com "Visibilidad nunca vista en el pecio del CAVOUR" de Josep Maria Castellví. Immersió realitzada el 30 de juny de 2012

Manuel de Orovio, va enviar cap allí el secretari del consolat, *Fausto Carbó*, per coordinar les tasques. Els mariners italians van estar-s'hi un dia. El dia 12, de nit, partien tots amb tren camí d'Itàlia.

L'Humberto

L'*U-35* va estar per darrera vegada prop de les costes de *Tarragona* durant la patrulla del febrer-març. Venint del *golf de Lleó*, en arribar a l'alçada del *cap de Tortosa*, 10 milles mar endins va sorprendre cap a les 5 del matí del dia 23 de febrer el petit bricbarca portuguès *Humberto* carregat amb 395 tones de llavor de coco de la *Guinea Portuguesa* amb destinació a *Marsella*. El vaixell havia fet escala a *Gibraltar*, venint de *Lisboa*, per rebre instruccions de la ruta a seguir. El capità es deia *Juan Fernández Mano* i juntament amb els 8 tripulants restants, sis d'ells espanyols, van ser lliurats al bou de pesca de l'*Ametlla de Mar Maria Teresa* del patró *Andreu Figueres*, el qual els desembarca al poble, on foren atesos i d'allà adreçats a *Tarragona* a declarar davant de la Comandància. Posteriorment van partir cap a Madrid.

Arnauld, per la seva banda no dóna gaires explicacions dels fets al seu KTB, fet atribuïble potser a la minsa recompensa en tones que li va suposar, El comandant alemany va enfonsar amb explosius el veler i no s'estigué més temps per allí, sinó que continua cap al sud on va actuar al *cap de Palos* i a la costa de *Málaga*

ENTREVISTA REALITZADA A JOSEP MARIA CASTELLVI

Breu presentació del personatge

Josep Maria Castellvi Viladegut (Lleida, 1958).

Titulacions: Geografia i Història - Prehistòria i Història Antiga. És Instructor d'Escafandrisme de diverses disciplines i especialista en Immersió Tècnica.



Il·lustració 102: Josep Maria Castellví l'any 2011 a la presentació de la sèrie "Viviendo al filo con…". Al web www.rtve.es/

Des de 1997 és l'operador de càmera submarí del programa de TVE "Al Filo de lo Imposible" havent participat en nombroses expedicions d'escafandrisme extrem en naufragis profunds, espeleologia subaquàtica i exploració en general, arreu del món. Ha publicat diversos llibres relacionats amb l'arqueologia submarina, entre ells "*La Guerra Secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats a la costa de Tarragona (1914-1918)*", editat l'any 2005, i del que és coautor Josep Guarro. Ha estat guardonat amb 21 premis en festivals internacionals de cinema documental.

Transcripció de l'entrevista

A continuació es transcriu l'entrevista realitzada a Josep Maria Castellví el passat 30 de juliol de 2013 a un local proper al Rectorat de la Universitat de Lleida. En ella descobrim una persona apassionada, en la seva activitat, i alhora cerebral, com no podia ser de una altra forma en un expert bussejador tècnic i extrem.

La conversa va estar llarga i fluida, plena d'anècdotes, detalls i vivències que en Josep Maria explica amb la passió i el coneixement de qui ha treballat molt i ha gaudit molt amb la seva feina. En resum, ultrapassa els objectius marcats per l'entrevista.

Guillem Busquets: Abans de començar l'entrevista volia explicar-te el motiu de la mateixa. Quan vam escollir aquest treball i vam començar a buscar informació ens vam adonar que hi ha poca informació per descobrir. Entre el llibre que vas publicar amb el Josep Guarro i el que va escriure en Jesús Martínez, centrat en el "*SS Medjerda*", tots dos sistemàticament documentats, fan molt difícil desenvolupar la part pràctica del treball, de nova aportació. És per això que el que pretenem és descobrir el que no apareix als llibres: la metodologia emprada, la motivació que us va empènyer a realitzar l'estudi i el que pensàveu i sentíeu al trobar dades, fets, persones i, sobre tot, les pròpies restes dels vaixells enfonsats. Comencem?

Josep Maria Castellvi: Si, clar, quan vulguis.

GB: Què et va impulsar a adreçar la teva carrera professional cap al mon del submarinisme?

JMC: De fet, no és carrera professional…

GB: Hobby, doncs?

JMC: Si, digues-li hobby o com vulguis. A la teva edat el meu referent era en Jacques Cousteau. En aquell moment era el més mediàtic, tot i que hi havia més gent. Però ell era la referència en el tema del documental, que a mi sempre m'havia interessat. I aquell home el compaginava amb el que a mi m'agradava, que era l'aigua. A partir d'aquí sempre va ser un model, però en tot, inclús en la forma d'encarar els projectes en els que he entrat, on he seguit molt els seus arguments i les seves metodologies.

GB: És a dir, els teus pares no bussejaven…

JMC: No, no, que va.

GB: A partir de quan vas començar a practicar el submarinisme?

JMC: Home, l'aigua des de jovenet m'ha agradat. Però d'una forma més tècnica, com s'entén el busseig, al Servei Militar, l'any 1978.

GB: Així doncs, no t'has dedicat mai al busseig de forma professional?

JMC: No. Vinculat molt professionalment si, però no com a professional. Jo treballo com director d'una oficina bancària aquí, a Lleida, perquè et facis una idea de quin contrast.

GB: És un contrast fascinant, oi?

JMC: M'ho he anat trampejant durant molts anys bastant bé. Al Banc hi tinc molta dedicació i molta feina, encara que no és la meva passió principal. Podria haver dedicat més temps a l'afició, però segurament ho hagués avorrit. Amb tot, quan acabi d'aquí amb tu m'hi torno a l'oficina.

GB: Així doncs, quan vas decidir iniciar la recerca dels tretze vaixells?

JMC: Això va ser molt després de l'any 1978. Vaig estar molt temps donant classes. Després vaig estudiar Arqueologia, i en acabar vaig estar anys treballant al Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya (CASC), al carrer Casp, quan encara no tenien ni el vaixell. Nosaltres vam ser l'equip embrionari que va ho va iniciar tot. Però tot el tema arqueològic està molt limitat, hi ha molt poca gent que hi pugui treballar, sobre tot en aquests moments aquí a Catalunya. És un tema econòmic, com sempre. Però pel meu compte sempre he fet coses, he anat fent recerca de coses que he anat trobant.

GB: Però començar, començar…

JMC: Va passar que a Tarragona em van portar a bussejar al "*Correu*" (imatges d'aquets derelicte al següent enllaç http://vimeo.com/45031010) una vegada. Ningú sabia el nom real del vaixell, ningú em sabia donar respostes. L'un em deia això, l'atri em deia allò. A cap llibre vaig trobar referències, ningú sabia res d'aquell vaixell. Els pescadors deien: "això ho va enfonsar un submarí, i tal…". La llegenda del submarí, no? Saps allò que no et quadra res del que t'expliquen amb el vaixell que veus al fondo. Aleshores vaig començar a aplicar metodologia d'investigació i va anar sorgint la història del "*Correu*". I paral·lelament a ella vaig començar a trobar més coses per a explicar-me. Referències d'uns fets que van passar aquí a Catalunya,

més concretament a Tarragona. I a la que comences a estirar del fil és com allò que diuen una madeixa…

GB: I no pares, no pares…

JMC: Exacte, vas tirant i va sortint tot entrellaçat, que és el que vam fer, i a partir d'aquí va sortir el llibre.

GB: Així, la decisió va ser espontània? Va ser una cosa que et va sortir molt de cop o més aviat com dius...



Il·lustració 103: Portada del llibre "La guerra secreta del Mediterrani", de Josep M Castellví i Josep Guarro. Col·lecció de l'autor

JMC: No, va ser al moment de començar a tenir informació i veure que era inèdita, desconeguda completament. La investigació té una cosa molt maca com és que acabes tenint amistat amb els pescadors del país i que t'expliquen històries, inversemblants moltes vegades, que no vols que es perdin en l'oblit. Després també ens feia gràcia la història del submarí famós que deien que estava enfonsat a la costa de Tarragona, que és un mite. De submarins en trobaràs a qualsevol costa del món, i a vegades n'hi ha un, però aquí no. Durant la Primera Guerra Mundial estaven tots matriculats i existeixen registres d'on eren, de les rutes que feien, per on passaven... Els alemanys eren molt meticulosos i està tot anotat. Tots els que es van enfonsar al Mediterrani se sap on estan i no hi ha cap dubte que aquí davant no hi ha cap. Però en canvi pels pescadors aquesta era una de les seves històries favorites per a explicar.

GB: ?

JMC: Tot això que ens explicaven, a nosaltres no ens quadrava amb el que anàvem investigant. I vam dir: a veure complementant la recerca del vaixell, a veure que hi ha d'aquest submarí. I vam descobrir que al "*Correu*" no l'havia enfonsat cap submarí, que és la primera. La segona la vam trobar després de moltes sortides fins que vam trobar el ganxo (els pescadors diuen ganxo als ferros que hi ha al fons del mar on s'enganxen les seves xarxes) que en diuen "*Lo Submarí*". Està a uns 96 ó 97 m al mig del golf de Sant Jordi. Al fer les immersions vam descobrir que en realitat es tractava d'un vaixell grec anomenat "*SS Lefkosia*". Posteriorment vam trobar una cosa molt important per a nosaltres per la quantitat de dades que ens aportaven, els Kriegstagebuch (KTB), que no són els quaderns de bitàcora sinó el resum dels actes de guerra dels submarins, on feien constar les accions bèl·liques, què gastaven, l'armament que feien anar, les bales que feien servir...

GB: Si, això està explicat al llibre.....

JMC: Vam localitzar això als Estats Units perquè els americans, quan van ocupar Berlin, al final de la Segona Guerra Mundial, van incauta tota la documentació dels arxius de guerra dels alemanys i es van dedicar a fotografiar amb paper AGFA tots els documents que tenien de dalt a baix, i

per això tens tota la Primera i la Segona Guerra Mundial al *National Arxives and Records Administration (NARA)* als Estats Units. Allà vam comprar els microfilms. Abans, havíem venut al programa de TVE "*Al filo de lo imposible*", amb el que col·laboro com a operador de càmera subaquàtica, la pel·lícula de la història dels vaixells doncs ja teníem tota la informació. Això ens va permetre poder treballar allà, a Estats Units, fent un reportatge relacionat amb aquesta història. Vam anar a rodar el "*RMS República*", el vaixell amb que va xocar el "*SS Florida*" (després batejat com "*SS Cavour*" i conegut a la costa de Tarragona com "*Correu*") el 24 de gener de 1909 a 50 milles de la costa de *Nantucket* i a resultes del qual es va enfonsar. El vam anar a rodar in situ durant dues campanyes i vam aprofitar també per recercar la resta de documentació que ens faltava per acabar el llibre. (Els dos capítols del programa als que fa referència el Josep Maria són "*Los caminos del mar*" i "*La estirpe del Titanic*", que es poden veure als següents enllaços http://www.rtve.es/alacarta/videos/al-filo-de-lo-imposible/filo-imposible-caminos-del-mar/1063588/ i http://www.rtve.es/alacarta/videos/al-filo-de-lo-imposible/filo-imposible-20110410-2100-43/1070093/)

GB: És a dir, primer va venir la investigació i després el reportatge de "*Al filo...*"

JMC: Efectivament "*Al filo...*" és una finta que vaig fer dins la idea general. Perquè jo, pel meu compte, anar a Estats Units i contactar amb el *capità Martin Gerard Bayerle* i la seva empresa *Martha's Vineyard Scuba Headquarters, Inc. ("MVSHQ")*, que tenen els drets d'explotació comercial del "*República*", era impossible. Aquesta gent, només per incorporar-nos a l'expedició, va cobrar a TVE 6 ó 9 mil euros, i vam anar dues vegades, l'any 2004 i 2005. I sí, baixes allà, però has de buidar-te les butxaques de tot el que portes quan surts a la superfície perquè no hagis agafat res, està tot controladíssim. A la única cosa que et dona l'opció de quedar-te era si trobaves una tassa. Però quan baixes allà no estàs per tasses, estàs per feina. (En Josep Maria parla del vaixell "*RMS República*", de la White Star Line -propietària també del "*Titanic*"-. Era un vaixell de Royal Mail -qualificat per realitzar tant els correus britànics com els nord-americans-, d'aquí la seva denominació "*RMS*". Amb un desplaçament de 15.400 tones, una eslora de 173,70 m, una mànega de 20,70 m, un calat de 7,30 m i una capacitat de 2.830 passatgers, era un dels més grans i luxosos de la seva època. Després de xocar amb el "*SS Florida*" el 23 de gener de 1909 va llançar, gràcies al telègraf que portava recientment instal·lat –la primera transmissió transoceànica s'havia fet a finals e 1901- en el primer CQD –senyal precursora de l'actual SOS- de la història al que van acudir un mínim de sis vaixells. Malgrat van morir sis persones -3 passatgers del "*República*" i 3 tripulants del "Florida", es van rescatar més de 1.500 passatgers i la tripulació del "*República*" en l'operació de rescat més gran de la història, que es va desenvolupar en dues fases: la primera transferència al "Florida" i la segona al "RMS Bàltic". Al dia següent, mentre era remolcat de tornada a Nova York , es va enfonsar en aigües profundes. El vaixell carregava quan es va enfonsar monedes i quinze tones de barres d'or que, al mercat dels col·leccionistes, podria arribar als 5 bilions -amb B- de dòlars).

GB: Quan vas començar a tenir contacte amb el programa de "*Al filo de lo imposible*"?

JMC: Vaig entrar a l'any 1997. Jo estava a la Federació Espanyola donant classes a Instructors d'Instructors i quan fas aquesta feina no vas a l'aigua, et passes els caps de setmana a un hotel ensenyant a gent que si anirà l'aigua. I aquell any en una de les classes tenia entre l'alumnat a la *Carmen Portillo*, que en aquell moment era productora del programa. Ella fa espeleobusseig

sobre tot, però també busseig tècnic. Als cursos, jo utilitzava recursos meus a nivell d'imatge per donar les classes, com a element pedagògic, i aquelles imatges que vaig passar l'hi van agradar a la Carmen. Al final de la classe em va dir, jo no sabia qui era en aquell moment, que estaven preparant un projecte No em va dir qui era ni em va explicar per que era, només que es tractava de cine a Australia i em va preguntar que si em deia d'anar jo hi aniria.

GB: Si t'ho diuen, de cap!

JMC: Si, però ella no em va dir que era per la televisió. Jo li vaig contestar que aniria depenent del cost, perquè un mes a Austràlia i deixar la dona a casa, que ella també bussejava...Ella em va dir que en tot cas seria cobrant. Jo li vaig contestar, sent així ja em diràs i al cap de dos dies, després de fer la consulta allà, em va trucar i em va explicar que era de TVE i que marxàvem la setmana següent cap a Austràlia...

GB: Molt de sobte va ser...

JMC: Vaig dir que si, perquè no vaig voler ni pensar-ho, però en dos o tres dies vaig haver de tramitar el permís de treball, organitzar la feina del banc i la de casa. Va ser una epopeia per aconseguir, en una setmana, deixar-ho tot enllestit.

GB: Però és una oportunitat que es presenta una vegada a la vida...

JMC: A casa no em van posar ni una pega. Amés anava cobrant... Vaig ser-hi un mes,però no va ser un treball. Ser vint dies a la Gran Barrera en un vaixell és un xollo de campionat perquè allí l'únic que havia de fer era portar la càmera. Empràvem encara càmera de cinema, una Arriflex amb caixa Arri Marine i bobina de pel·lícula, que era un rotllo perquè gravaves però no sabies que treies fins al cap de tres mesos que era el que trigaven a revelar les pel·lícules. Es a dir, tornaves a casa sense saber si el que havies fet estava bé o no

GB: Després vas participar en altres programes?

JMC: Si, després cada vegada que els calia un càmera em trucaven.

GB: Tornant al llibre, com vau enfocar la recerca? Quina metodologia vau emprar?

JMC: Vam fer un estudi, diguem, tridimensional, perquè es sustenta en tres potes. Una era buscar la font directa allà, qüestionable sempre, però que és font al cap i a la fi. Això et pot portar a una altra font. Després ho poses en cronologia i vas veient que algunes coses les pots aprofitar. Per altre costat vam fer l'hemeroteca, que és també una font poc fiable. Mai et refiïs de l'hemeroteca. Un exemple, tinc un article d'un diari en el que es parla de la matança dels nàufrags del "*SS Medjerda*" a la vista de la gent que feia el trajecte en el tren. És mentida, no ho van veure perquè això passava a 20 milles de la costa, no ho podien veure. El que la gent va veure des del tren va ser l'atac al "*SS Lefkosia*", el vaixell enfonsat on els pescadors diuen que és "*Lo Submarí*". D'aquesta batalla es van veure les explosions i els esclats des del tren, això si, però barregen, encara que també és cert que tots dos fets van passar el mateix dia. El submarí alemany "*U-34"* primer va dinamitar el "*SS Lefkosia*" i després se'n va anar afora i va torpedinar el "*SS Medjerda*". Englobada amb aquesta segona pota, també vam emprar els arxius documentals, més vàlids. I la darrera és una recerca de camp, que consisteix a baixar on

són les restes dels vaixells. Contrastant les tres potes és molt difícil que s'escapi res. De fet el treball està considerat molt complet. I et diria una altra que és que hem intentat donar cara a la història, que és la part que menys valoren els historiadors, però que nosaltres apreciem, és conèixer la imatge de com eren les coses. El que es busca amb la Història és l'explicació dels fets, però a la part d'imatge nosaltres vam voler donar-li un tractament molt destacat, perquè tothom parlava d'això, però era una ambigüitat, tot era eteri. El submarí tenia una forma, i el senyor que el portava tenia família, i qui moria al vaixell també tenia una família.

GB: A l'hora de buscar fonts vàlides i amb una bona base, et va costar gaire?

JMC: Si, el que és la font vàlida és el més important. Et poso un exemple: a Tarragona, perquè et facis una idea, la major part de la gent et diu a les hemeroteques, als diaris surt la ressenya dels enfonsaments, que és cert, i nosaltres la primera font, en realitat dues, que vam agafar va ser a l'hemeroteca de Tarragona, dues en realitat, i d'un diari local. Vam fer un escombrat dels quatre anys que va durar la guerra, dia per dia sis, mesos abans i sis mesos després, a veure si trobes fets. Això implica hores i hores, perquè la documentació no estava digitalitzada. Als tres anys d'haver acabat el llibre ho van digitalitzar, i ara pots fer aquesta feina des de casa, estalviant-te pallisses de viatges amunt i avall. Però en aquell moment vam fer l'escombrat i van sortir tots el successos que vam saber trobar, la majoria. Passa que si avui dia llegeixes "*El Mundo*" o "*El País*" o "*L'Avui*" trobaràs unes diferències tant editorials com d'opinió que et farà dir, això és la mateixa notícia? Doncs en aquell temps passava igual, la premsa era germanòfila o anglòfona i segons el que llegies s'havien enfonsat catorze vaixells o els submarins havien atacat un sol vaixell. Està clar que la informació estava retocada. El que si que ens marcava molt clar era un calendari que podíem seguir. Teníem uns dies de referència i podíem anar als arxius alemanys i trobar quins patrulles havien fet els submarins aquells dies i trobar les similituds i encaixar coincidències. I a partir d'això trobar les incongruències, coses que no quadraven de cap manera, que vam haver d'investigar per altres vies. D'aquesta manera, per exemple, i vam trobar un fet, el "*Loukkos*", un vaixell francès que a finals de1914 o principis de 1915 un paio denúncia que un submarí alemany l'ha atacat a l'entrada de les goles de l'Ebre, i que hi ha embarrancat fugint de seu atac. Clar, a nosaltres no ens quadrava perquè no hi havia cap submarí operant per la zona ni per accident en aquelles dates. El que va passar és que el capità va embarrancar i, per excusar-se, va dir...a més era un barquet petit de 40 o 50 metres d'eslora. Ara he trobat una pel·lícula a França, a un arxiu audiovisual de material de fa uns cent anys, he trobat les imatges del vaixell embarrancat. Imatges de cinema que prenien els corresponsals d'aquesta companyia repartits pel mon i també aquí a Espanya. Estic trobant ara molta informació gràfica d'aquell moment perquè ara estem fent la pel·lícula del "*SS Amiral de Kersaint*", una pel·lícula llarga on incloem molt material d'arxiu original i estan sortint coses molt curioses relacionades amb el llibre, de forma que casi serà un llibre gràfic. Per altra banda als Serveis Secrets anglesos vam tenir accés al que eren les opinions dels espies anglesos dient que tot això s'ho havia d'haver inventat el capità perquè no consideraven que fos cert. És a dir, vam poder contrastar que el que nosaltres havíem deduït també era la conclusió a la que havien arribat els anglesos. (El "*Loukkos*", anteriorment anomenat "Oliva", va estar construït el 1893 a la drassana *Burnett Frères et Fils,* de Newcastle. Era un petit vaixell de càrrega de 52,80 m d'eslora, 8,10 m de mànega, 3,40 m de calat i un desplaçament de 455 tones. Va estar comprat l'any 1913 per la *Compagnie de Navigation Paquet*, de Marsella, que el va rebatejar com a "Loukkos", nom d'un riu del nord de Mali. La història falsa de l'atac que explica el Josep

Maria va estar interpretada per la premsa com la confirmació de l'insistent rumor de la presència de submarins alemanys a la vora de les costes de l'Ebre)

GB: Aleshores, parlant tècnicament, que t'ha resultat més complicat, les immersions o la recerca d'informació.

JMC: Home, jo diria que són dificultats diferents. El tema de les immersions és delicat aquí al Delta, molt delicat. Estem parlant d'immersions realment profundes i després el tema de la visibilitat. A la Costa Brava jo et puc encertar un 70% d'immersions amb bona visibilitat, aquí al Delta és al revés, un 30% de possibilitats.

GB: Si, jo he fet immersió a ambdós llocs i certament hi ha diferència.

JMC: Així doncs ho coneixes, si passes d'una fondària determinada... Per exemple, aquest diumenge vam estar al "*SS Gratangen*", que els pescadors del Golf de Sant Jordi coneixen com el "*Vapor del Morrot*", i havien 4 ó 5 m de visibilitat (el vídeo de la immersió que relata el Josep Maria es pot veure al següent enllaç: http://vimeo.com/71189362). Vam trobar els pals, però a la que passaves d'allà, a la que entraves a més fondària ja no es veia res. Portem una temporada en la que no hem vist ni un dia d'aigua clara, ja no se si jubilar-me...

GB: I amb aquests dos temes, amb quin has gaudit més?

JMC: Jo diria que igual.

GB: Si?

JMC: Si, jo crec que si. Es que una cosa és complement de l'altra. Jo no diferenciaria perquè quan trobes una informació a l'arxiu o la pel·lícula d'aquell vaixell estàs relacionant una realitat... Al "*Loukkos*" no hem fet immersió perquè realment no és un derelicte, però d'aquest vaixell conec tota la seva història, l'he viscuda. Un altre exemple, el darrer vaixell que hem pogut identificar és el "*SS Perim*" (imatges d'aquest derelicte al següent enllaç http://vimeo.com/42901974), conegut popularment com el "*Vapor de l'Arbret*", un vaixell que va xocar poc abans que el Correu. Aquest no l'havíem pogut identificar perquè va xocar de nit i es va enfonsar davant del Cap de Salou. Havíem trobat les restes, però no teníem la certesa que fos el vaixell que nosaltres consideràvem que era. Ens faltava alguna cosa. I aleshores vam baixar un dia amb aigües relativament clares i vam trobar la base del canó a la popa, en la que mai ens havíem fixat. Vam baixar a la vertical del con i vam trobar el tub del canó a baix de tot totalment incrustat al fang del fons. En aquest cas el treball de camp ens va permetre identificar el vaixell i en altres casos ha estat gràcies al que hem trobat als arxius que hem pogut identificat el fet. Per això et dic que és un complement. No ho diferenciaria.

GB: El fet de conèixer les circumstàncies i als familiars de les víctimes dels naufragis t'ha provocat alguna sensació especial al capbussar-te als derelictes?

JMC: Bé, com a morts van haver 3 naufragis amb morts, que jo recordi ara.

GB: Si, però el "*SS Medjerda*" va estar molt important...

JMC: Si, van haver uns 350 morts, aproximadament. Allà va ser emotiu certament, va ser emotiu per dues coses, perquè està a 105 m i també per la sensació de que s'havia patit molt, molta gent allà. Per això va ser emotiu en aquell moment. Contactar amb els parents, si, però et diria que era mes freds ells que jo mateix, perquè per ells era una referència molt llunyana d'avis, i allà a França les famílies estan molt disperses. Alguns si que encara conserven la memòria familiar, alguns del "*SS Medjerda*" si, però altres et passaven algun material que havien guardat però eren parents molt llunyans. Pensa que parlem de nets que ara ja són avis, gent gran de 60 i 70 anys que han encarat la seva vida. Els contactes han estat bastant freds, encara que hi ha gent que si, però un alt percentatge s'han mostrat bastant indiferents als fent, però bé, és llei de vida...

GB: La sensació que tenia és que una cosa és parlar de 350 morts i altra trobar-te amb qui ho ha viscut en primera persona.

JMC: Si, però és que la gent no ho recorda, com que no ho han viscut ells... L'últim contacte que hem fet és amb la filla del capità del "*SS Amiral de Kersaint*". Es tracta de la filla petita, que actualment té 98 anys. Vam contactar amb el seu net, que és besnet del capità. Ens va enviar fotografies del *capità Lenormand* amb la seva àvia, que era una nena. Era una fotografia de l'any 1910 ó 1912. Vaig dir-li si podia anar a França a fer-li una entrevista, amb el compromís de no atabalar gaire a la senyora. Després de consultar amb la seva mare no ens van donar permís ja que aquesta dona, degut a la seva avançada edat, no pot tenir gaires emocions i té un principi de demència senil.

GB: Clar, són fets molt antics.

JMC: Estem parlant de gairebé 100 anys enrere. L'any vinent es celebrarà el primer centenari de l'inici de la Primera Guerra Mundial, i dels fets dels vaixells han passat 97 anys. A la costa de Tarragona em contactat amb gent que quan van passar els fets tenien tres o quatre anys i visualment no se'n recorden de res, només recorden el que els explicaven els seus pares. Et parlo de l'any 1996, quan li vam fer l'entrevista. Era un pescador de Cambrils però originari de La Cala, com anomenen a l'Ametlla de Mar. Penso que aquest home deu d'haver mort, perquè fa set anys ja en tenia noranta i pico llargs, pots contar que si no ha mort deu estar mes a l'altre costat que aquí. Ell recordava el que li explicava el seu pare, però clar...

GB: Ves a saber ho vàlids que podien ser els seus records...

JMC: Hem recollit molta informació oral, i és molt bonic tenir-la, però l'has de qüestionar tota, de dalt a baix. Els pescadors barregen "*Lo Submarí*", dic "*Lo*" perquè per ells era un que estava per aquí i feia molt mal, quan sabem que eren diferents els que van venir com hem demostrat documentalment, i ho barregen amb "*Lo Barco Correu*", que eren tots els mateix vaixell. Tots els fets que nosaltres documentem independentment i personalitzem, ell ho barregen en una sola història: el submarí que va perseguir un vaixell i es van enfonsar tots dos.

GB: Res a veure amb la realitat...

JMC: Era un correu. Barregen el "*Correu Francès*", el "*SS Medjerda*" amb el "*SS Amiral de Kersaint*" perquè són dels que van tenir visualització més directa dels fets. Els altres passaven, els sentien, però no els veien directament. Del "*SS Medjerda*" van viure la tragèdia dels morts, i en

van recollir i del "*SS Amiral de Kersaint*", quan va fer la maniobra evasiva del submarí que el perseguia, el que va fer va ser encarar les barques de pesca de l'Ametlla de Mar que estaven al nord del Delta i després va encarar les de Sant Carles per fugir de l'atac, i això va afectar molt a aquesta gent. Encara ho recorden ara i t'ho expliquen perquè els va marcar molt. Aleshores ho barregen tot, i al vaixell enfonsat li diuen el "*Correu*" perquè per ell tots els vaixells enfonsats són el "*Correu*", és una passada, és increïble. Els dius, de què m'estàs parlant? Del "*Vinater*", com anomenen popularment al "*SS Amiral de Kersaint*". Ah, però aquest no era un correu. Sí, perquè portava el correu d'Argèlia. Bé, val...

GB: Ves a saber...

JMC: Tu els pots documentar el que vulguis que ells continuaran amb la idea que els seus pares no els van enganyar a l'explicar la història. I dius, clar no t'hagués enganyat. Però això també és molt bonic.

GB: I sobre les relacions entre els alemanys i els pescadors tarragonins, existia cap tipus de comerç?

JMC: No, no. La única relació que tenen els pescadors amb els submarins és quan aturen les barques de Sant Carles i l'Ametlla de Mar en els fets del "*SS Amiral de Kersaint*" i del "*SS Ausonia*" que han enfonsat sobre les 4 de la matinada, han recollit els nàufrags i per tal que els italians no estiguin a la sala de màquines els tenen en coberta prenen café. Aleshores apareix fum a l'horitzó que és el "*SS Amiral de Kersaint*". Fiquen els italians a la sala de quadres elèctrics vigilats per dos mariners i es posen a lluitar contra el vapor francès. Van estar més d'una hora disparant-se canonades entra ells, i els mariners italians allí esperant a veure que passava. I quan va acabar el combat i van recollir els mariners francesos i van fer pujar els italians a coberta, i com no hi havia gaire espai es van començar a barallar i pegar-se entre ells. Clar, aleshores els alemanys van haver d'intervenir i...

GB: Vingui, tots a terra!

JMC: El comandant alemanys escriu a les seves memòries, que va publicar a Berlin l'any 1933, que no s'ho podia creure que estant al mig del Golf de Sant Jordi, en plena batalla i tenir uns francesos i uns italians que es barallen entre ells, és impossible que això li passi a ell. Això ho escriu en alemany col·loquial. I agafa i crida als vaixells de Sant Carles, imaginat que deurien pensar els pescador quan s'acostaven, i desembarca a uns, no recordo si italians o francesos, i després se'n va cap els pescadors de La Cava, també morts de por, i els desembarca els altres. Aquest és l'únic contacte visual directe que tenen amb els alemanys. Hi ha testimonis, però no de contactes. Hi ha alguna història que diu que un hi va parlar, però no seria normal perquè els alemanys el que volien era passar desapercebuts completament...

GB: Clar, no volien tenir problemes....

JMC: No, perquè el pescador podia ser un agent, un espia o conèixer algú al port a qui dir-li acabo de veure un submarí alemany aquí mateix i que l'altre ho comuniqués per ràdio i ja tens una patrulla francesa seguint la pista, que és precisament el que volien evitar que sabessin per on es movien. Això dels contactes amb gent local, si no era pels enfonsaments...

GB: Si, però per l'Ampolla i La Cala corria el rumor que els havien avituallat i ajudat.

JMC: No, no. A ells no els calia avituallament. El mite era que els subministraven torpedes des de l'Ametlla de Mar, però no té cap sentit. Un submarí no pot acostar-se a les platges del Delta, quedaria embarrancat a la sorra i tenien prohibit, està documentat, acostar-se a menys de tres milles de la costa. Si les aigües territorials eren dues milles ells havien de romandre a tres milles. La última era de seguretat per no caure en compromís diplomàtic. Quan ells desembarquen ho fan a dos llocs fora de Catalunya, a Cartagena i a Huelva, per desembarcar a un lloc un espia i a l'altre per recollir a l'almirall *Wilhelm Franz Canaris*, que és espia en aquella època, i està actuant per Cartagena. Volen aprofitar l'arribada de l'U-35 a aquell port per a embarcar-lo, però no poden i ho han de fer posteriorment a la cala Salitrona, del cabo Tiñoso prop de Cartagena. Allà el submarí si entra molt a prop de la costa i baixen uns bots amb els que embarquen a l'*almirall Canaris*. Aquests són els únics moments en que s'apropen a la costa, i ho documenten, perquè no ho podien fer sense ordres ja que es podia muntar un conflicte important i, a més, un submarí és un material molt valuós que no es podien arriscar a perdre. Les rutes eren: surto amb 10 ó 15 torpedes i torno amb cap, perquè ells havien de disparar-los tots. No podien tornar amb material de sobra si no era per una avaria tècnica. Havien de gastar tot l'armament.

GB: Havien d'anar per feina.

JMC: Es com a la feina avui dia.

GB: Vaig llegir al llibre que per complementar l'alimentació agafaven queviures dels vaixells que abordaven abans d'enfonsar-los.

JMC: Efectivament, dels que torpedinaven evidentment no, però dels que aturaven i demanaven papers, el primer que feien era mirar que portaven i agafar el que els feia falta. Tenien suficient només amb dos vaixells que agafessin per aguantar el que durava una patrulla. També el tipus de menjar que podien consumir en les missions havia de ser lleuger, no podien menjar fabades i similars, era ho bàsic del que ells mengen, salsitxes, fumats, mantega, un règim hipercalòric i hipercolesteròlic. Quan estaven pel Mediterrani buscaven taronges per les malalties provocades per la manca de vitamines com ara l'escorbut, tot i que ja tenien defenses per això, però les taronges eren molt apreciades.

GB: Dels vaixells que has pogut visitar en les teves immersions, quin és el que està en millors condicions de conservació.

JMC: En millor estat jo diria que el "*SS Gratangen*" (Imatges del derelicte a l'enllaç http://vimeo.com/46324396) és el més ben conservat, perquè és una estructura molt senzilla que no tenia gaires complicacions. Però el que estèticament és més maco de veure és el "*SS Amiral de Kersaint*", un vaixell mixt, un pailebot, barreja de passatge i càrrega que esta molt ben conservat, que mires les fotografies de com era el vaixell i el reconeixes al fons, encara que la part més noble, la del passatge, es va cremar durant l'atac i ha quedat una estructura diàfana. Tu entres dins i està buida, només hi ha les columnes, però des de fora és una estructura preciosa Jo diria que aquests dos, el "*SS Gratangen*" i el "*SS Amiral de Kersaint*" són els que es conserven en millor estat. Els altres estan molt trinxats.

GB: Clar, el pas del temps i suposo que les tasques de desballestat per treure planxes d'acer...

JMC: No, pensa que a partir del 50 m no baixaven per treure ferro. Bé, si hi ha un que està desballestat que és el "*SS Fert*", que està enfonsat a trenta i pico metres i és una estructura tota feta malbé. D'aquest he trobat el comiat dels nàufrags a l'estació de Tortosa, a la filmoteca aquesta francesa. Ara estem en negociacions perquè cedeixin les imatges al Museu de Tarragona, però costa molt que t'ho deixin els francesos, encara que jo crec que pagant ho aconseguirem.

GB: I gaudir, amb quin d'ells has gaudit més?

JMC: Home, amb el "*SS Amiral de Kersaint*" perquè estem fent la pel·lícula. Amb aquest i amb el "*Correu*".

GB: Quantes immersions has fet a aquests vaixells.

JMC: Al "*SS Amiral de Kersaint*" porto unes 15 ó 16 i amb condicions diferents cada vegada.

GB: Clar, les condicions són molt canviants...

JMC: L'has vist aquest?

GB: Sí, a les fotografies l'he vist.

JMC: Si segueixes aquest enllaç http://vimeo.com/53552365 veuràs les imatges del vaixell en HD.

GB: Estàs treballant actualment en la preparació d'algun reportatge com extensió del llibre.

JMC: No, reportatge no. Estem preparant un documental d'uns 40 ó 45 minuts que es titula "*El darrer viatge de l'Amiral de Kersaint*" que hem presentat ja a Tarragona (ens va treure La Vanguardia en cinc pàgines)

GB: Si, tinc l'article arxivat

JMC: Em va posar el semàfor verd La Vanguardia. Està bé que li donin ressò, perquè això ens facilita a nosaltres després poder anar al Museu, al Port i als llocs a demanar que ens donin un cop de mà, perquè per fer un documental d'aquestos es disparen els costos. Ara ens estan fent unes maquetes 3D del successos i de l'enfonsament que valen una fortuna i els materials d'arxiu...si ho haig de pagar jo...Perquè clar, de l'"*Amiral de Kersaint*" estem treballant amb materials i filmografies originals ja que la qualitat és una altra, i tot això ho podem fer gràcies als espònsors.

GB: Així, t'han ajudat molt els espònsors.

JMC: Bé, ho de molt és relatiu. Empreses com a Messer, la casa dels gasos que emprem a les immersions, et donen unes quantitats petites. El Museu del Port t'ajuda molt en espècie, et diu els arxius gràfics els pagarem nosaltres...

GB: Clar ells t'ajuden en la seva especialitat. Et donen molta informació però del seu tema...

JMC: No, no. No parlo de informació, parlo d'esponsorització, de diners. I els espònsors evidentment ajuden, clar que ajuden, passa que hi ha de tots els nivells. Hi ha espònsors que s'han abocat més i d'altres de forma més testimonial. El moment no està per ajudes, encara que tot el que vingui s'ha d'agrair.

GB: Creus que sense aquests espònsors haguessis pogut realitzar la investigació.

JMC: La investigació si. La pel·lícula, el documental tal com sortirà, no. Si m'ho hagués de finançar jo no podria. He fet molt cinema propi, però no amb un nivell de costos com aquesta producció. Som un equip . Nosaltres vam crear una societat anomenada Societat Catalana de Recerca Subaquàtica que és una entitat sense ànim de lucre per poder canalitzar tot el que serien les activitats, conferències, etc...D'aquesta forma ho podem canalitzar amb un sol interlocutor, que és una entitat, no individualment, un particular que va demanat coses. D'aquesta manera quan vas a parlar amb les administracions o amb les institucions tens una entitat que és la que et recolza. Això és el que hem aconseguit amb aquesta entitat.

GB: És a dir, gestioneu com una productora privada.

JMC: Si, una institució privada, mes que una productora...

GB: Bé, però ho gestioneu com productora per intentar vendre després la pel·lícula.

JMC: Si, encara que serà molt difícil vendre-la. Acabarà quedant com a eina de referència al Port de Tarragona o als Museus locals de Tarragona o, potser, acaben repartint el DVD amb el diari els diumenges. A nivell exterior, es presentarà a festivals, que és el lloc que dona difusió, i no et dic que no acabi passant-se en televisions d'àmbit específic. No sé, igual sí té sort... La pel·lícula no està feta en plan localista, és exportable. No estem parlant de coses molt locals, no, estem parlant amb imatges originals i estem tocant temes que afecten directament a un vaixell francès i a un submarí alemany, per la qual cosa ja té una possibilitat fora d'aquí també.

GB: Clar, també és història francesa i història alemanya. Potser alguna televisió d'aquests països s'interessi.

JMC: És possible. El format està preparat per la difusió per televisió. És una qüestió de drets, al final. Són els drets el que acaben marcant el que pots gastar-te en la història. Fer la pel·lícula i tenir-la en un museu o passar-la per una televisió local té uns drets bastant limitats, que poden assumir els museus. Però si pensem en una televisió tipus...TV3 ells la consideren una televisió regional i encara es podria assumir, però si anem més enllà, llavors els drets es multipliquen per 10, és una barbaritat. Aleshores si la televisió vol assumir els drets, si.

GB: Actualment estàs ficat en alguna extensió del treball original

JMC: No, això se m'emporta tot lo temps. Quan no estàs en un arxiu, estàs gravant o estàs investigant o recopilant informació o revisant arxius digitals, perquè ara la gran avantatja que hi ha és que gairebé tot ho tens accessible, pagant evidentment, però quasi tots els museus i arxius del món. Quan em surt una pista qualsevol començo a treballar, encara que trobar una pista que em porti a aquella dada que m'interessa em pot portar tres setmanes o un mes.

GB: I a partir d'aquí vas tirant i van sortint més coses

JMC: Clar, si vas trobant pots anar estirant per trobar coses que personalment m'interessin. Però tampoc de forma obsessiva. Jo vull fer més coses, però també es veritat que segueixes buscant perquè et fa gràcia. Encara que acoto les coses importants i les altres les deixo, per si un dia em convé ja tinc la referència i la necessito per alguna altra investigació, o per si algú el necessita, també li puc passar. Faig més coses, eh, no et pensis. Alguna vegada també m'agrada sortir a bussejar i a fer espeleobusseig. Faig coses en coves...fa poc vam estrenar una pel·lícula de coves al Pirineu que es diu "*Los ecos del Tethys*" (http://vimeo.com/67903336) és a dir, que també he diversificat les meves activitats, no només m'he centrat en això, perquè sinó també arriba un moment que per perd la il·lusió.

GB: De fet, la teva especialitat no són els derelictes sinó l'espeleobusseig, oi?

JMC: No, la meva especialitat són els vaixells enfonsats. L'espeleobusseig el faig perquè obliga el guió. He entrat a totes les coves que vulguis, perquè "*Al filo*" entravem a quasi totes les coves, si no era per rodar era per entrenar, i si no era per entrenar era per conèixer-la, o et convidaven a fer una mentre estaves gravant altra. Aleshores acabes anant a totes, però si jo m'haig de posar a fer una cova, a fer punta, a fer instal·lació i tal i qual, passo. No tinc temps, no és el que em motiva, no m'agrada. Si m'agradés si ho faria, però és amb l'altre amb el que em sento més agust. Em centro en ho meu, allò que diuen "Focalízate!", doncs em "focalizo". Has de fer el que t'agrada i el que saps fer millor. L'altre serveix d'entrenament, per agafar



Il·lustració 104: Josep Maria Castellví l'autor a la porta del Rectorat de la Universitat de Lleida el 30 de juliol de 2013, dia de l'entrevista que es transcriu. Col·lecció de l'autor

experiència. Quin rotllo t'he pegat! És que començo a parlar...

GB: No, no. Jo gaudeixo molt amb aquests temes...

JMC: T'agrada?

GB: Bussejo amb el meu pare des de que tenia 10 anys. Ja fa uns set anys i cada vegada m'agrada més, gaudeixo moltíssim

GB: Darrerament heu fet mes troballes?

JMC Em estat a l'únic cementiri on podien quedar vestigis, el de Sant Carles de la Ràpita, ho traiem a la pel·lícula. Vam localitzar els enterraments de dos dels mariners del "*SS Amiral de Kersaint*"que van morir a terra, un era un xaval jovenet i el contramestre. El *Jesús Martínez Curto*, autor del llibre "*Darrere el Medjerda*", va trobar les partides de defunció. Vam col·laborar amb ell, perquè també és molt important la col·laboració en una investigació. Estàvem segurs que ho trobaria perquè el Registre Civil de Sant Carles és dels pocs que no es van incendiar durant la Guerra Civil. Va trobar inclús els números dels nínxols on s'havien fet els enterraments. Vam anar, dic, al cementiri de Sant Carles, que és també dels pocs on es conserva intacte el recinte antic, encara que s'ha remodelat i reorganitzat, i vam trobar el punt de l'enterrament però ja no hi eren perquè aquí va haver-hi una guerra civil en la que va morir moltíssima gent, molta més de la que podem pensar de vegades, i més als pobles, no deixaven els cadàvers a la cuneta, els enterraven on podien. I clar, a l'any 36 ó 39 enterraments d'uns fets que havien passat 20 anys enrere que ningú reclamava les restes...obrien els nínxols, restes a l'ossera i cap dintre els que morien del país.



Il·lustració 105: Eduard Ametlla i Josep Maria Castellví amb l'autor al Saló de la Immersió de 2013 a Cornellà. Eduard Ametlla, nascut el 1924 a Barcelona, és un dels pioners de la fotografia submarina a Espanya i la primera persona a aconseguir els cent metres de profunditat i sortir viu. Creador de diverses sèries per a televisió i autor de cinc llibres sobre el món submarí. Col·lecció de l'autor

JMC: Altra cosa que hem trobat són fotografies dels cossos que van arribar a les platges del naufragi del "*SS Medjerda*". Les vam localitzar fa poc més de dos mesos, buscant una altra cosa, i el cor em va fer un tomb. Les vam ensenyar a la conferència on ens vam conèixer, al Saló de la Immersió de Cornellà el mes de març d'aquest any. Encara surten coses, no creguis.

GB: De fet, en un conversa amb el *Jesús Martínez* li vaig preguntar si havia acabat la recerca i em va dir que això mai s'acabarà perquè sempre anirà trobant detalls.

JMC: Si, clar, però el que has de saber és el que vols fer. Per nosaltres, al publicar, ja s'ha acabat. Si després vas aprofundint...bé, ell té ganes i té temps. Ho nostre és més esporàdic. El que t'has de preguntar és: *Què busco?* Altra cosa és que com a curiositat diguis: *Ah mira!* O que professionalment t'arribi una informació i diguis, la guardo perquè em servirà el dia de demà. Del "*Correu*", per exemple, vaig trobar no fa ni un mes i mig, buscant també altra cosa, les fotografies al port de la reparació de la proa. A una surt tota la proa envoltada de cadenes aixecada sencera amb una grua, i una altra el vaixell amb la proa nova, en una altra perspectiva que es veuen les xemeneies i la resta del casc.

GB: Clar, són fotografies del primer impacte.

JMC: Són del que es va salvar. El segon va ser fatal, es va enfonsar. Són de la proa que li van posar als docs de Nova York, on vam estar visitant-los. Allà tenen les fotografies del vaixell sencer amb la proa nova ja ficada.

GB: A cada immersió, quan temps estàveu al fons?

JMC: Uns 20 ó 25 minuts aproximadament. Fins a 75 m de fondària uns 25 minuts, al "*Correu*", que no és tant fondo, pots ser-hi uns 35 minuts. De 75 m en avall uns 20 minuts. Al "*SS Medjerda*" uns 10 minuts des de que comences a baixar fins que comences a pujar. Clar, a nivell de vídeo no pots pensar, en superfície calcules la llum i les variables, comences a gravar, treus el connector i deixes que gravi mentre baixes, d'aquesta forma al fons només t'has de preocupar d'aguantar el pols i de si filmes a dalt o a baix.

GB: Veus la immersió a través del vídeo.

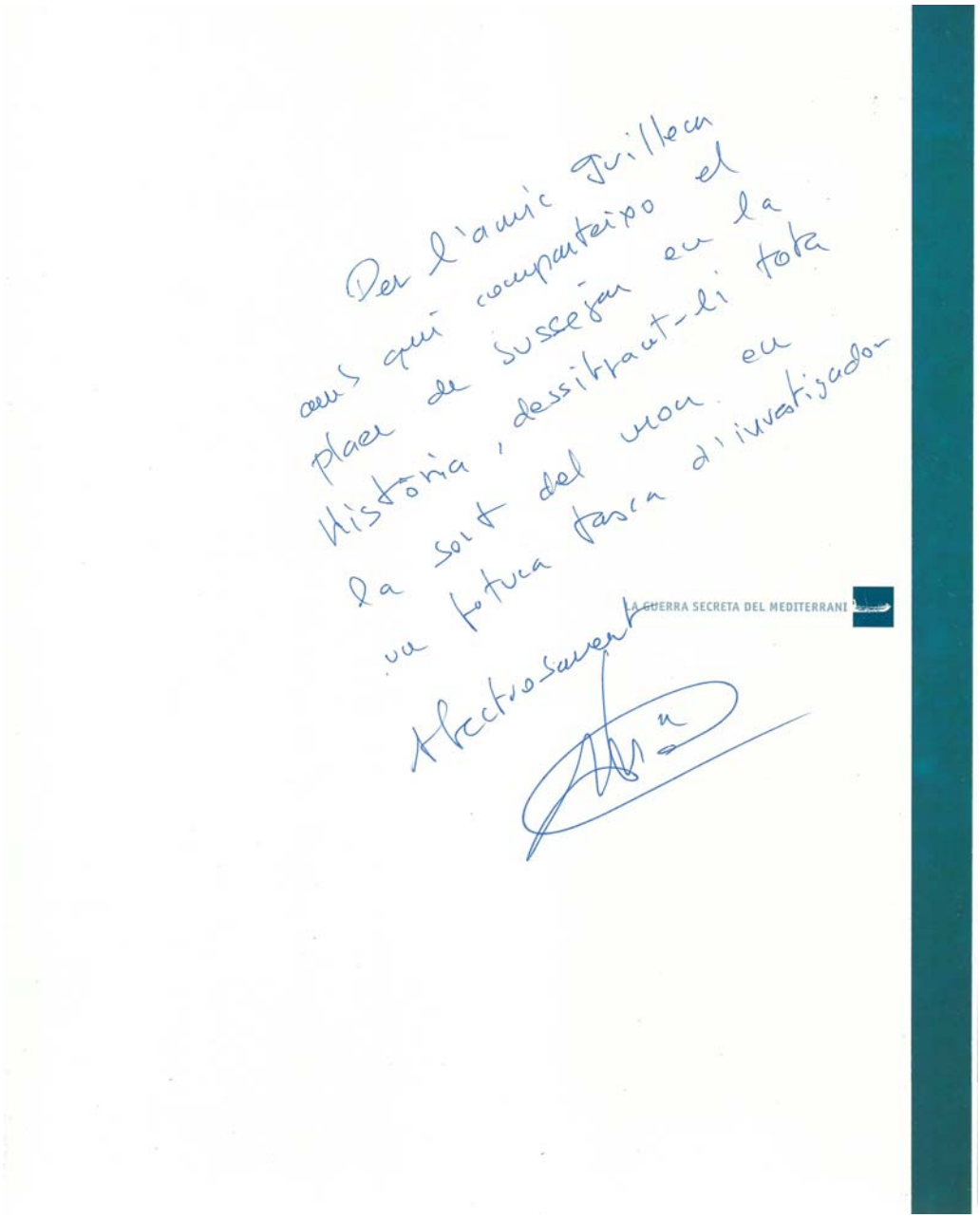
JMC: Tens gairebé quatre minuts de baixada i et queden sis minuts de recorregut, no tens més. Després la descompressió, pujant del "*SS Medjerda*", és de una hora i quart o una hora i vint, és inacabable. Aquest dissabte vam programar fer 25 minuts a 75 metres, que no els vam tocar, ens vam quedar a 65 ó 70, i vam estar 57 ó 58 minuts penjats en descompressió, és una pallissa. Però bé, si t'agrada...

GB: És un tipus d'immersió molt concreta, molt poc esportiva. Val la pena només per gravar unes imatges determinades.

JMC: És el mateix que la investigació. Molta gent et pregunta perquè baixes a 100 metres. Jo no baixo a 100 metres a veure què hi ha, ja ho se, no hi ha res. Si hi ha un vaixell ja hi ha un objectiu i jo aniré a buscar allò. Si em diuen d'anar a fer una immersió a 100 metres pregunto que hi ha. Si em diuen que unes llagostes dic "*una m...*" em quedo a 20 metres o la menjo al restaurant. No em jugo el que val ni el que em costa. Perquè clar, emprem barreges d'heli, que

fem nosaltres, però que els gasos del dissabte em costen 60 ó 70 euros la broma de l'ampolla d'heli, i les altres barreges que porto, NITROX i oxigen, em costen altres 20 euros. Ens ho fem tot nosaltres, però em "peto" 80 euros en gasos. I si la immersió és a 100 metres la despesa és més gran. Home, t'ho has de mirar. Aleshores, baixar per baixar no. Aquí a Tarragona hi ha uns camps de gorgònies que estan a 60 i pico metres que són espectaculars, hi ha unes mates de gorgònies així d'altes. Camps autèntics que duren mitja milla o una sencera. Això val la pena perquè és espectacular i no es troba a 20 metres i per això ja entraré, però no te la juguis mai per un... Bé, no te la juguis per res. Si fa mala mar, mitja volta, i si la visibilitat és negra...el vaixell hi serà allà cent anys més. Ens morirem nosaltres quan sigui i el vaixell seguirà allà podrint-se igual. I tranquil, que no hi ha res que valgui més que la vida i la bona companyia.

GB: Moltes gràcies pel teu temps i per la teva amabilitat.



Il·lustració 106: Dedicatòria de Josep Maria Castellví

ENTREVISTA REALITZADA A JESÚS MARTÍNEZ CURTO

Breu presentació del personatge



Il·lustració 107: Jesús Martínez Curto l'any 2013. Col·lecció de l'autor

Jesús Martínez Curto, el fill gran de Pepita, com li diuen a l'Ampolla, és un ampollero de tot cor. Fotògraf aficionat, activitat per la que ha guanyat diferents premis, historiador i documentalista impenitent, comprador de postals compulsiu,escriptor ocasional i editor-distribuidor-venedor de llibres circumstancial.

Però abans que res és el meu veí (bé, ex-veí) i amic des de que tinc ús de raó. Hem compartit converses i m'ha descobert tants racons de L'Ampolla com he estat capaç de visitar

Transcripció de l'entrevista

A continuació es transcriu, en format d'entrevista, un seguit de correus electrònics i converses mantingudes amb Jesús Martínez Curto entre agost i octubre de 2013. En ella es descobreixen multitud d'anècdotes i alguna intimitat del procés de gestació d'un llibre "*Darrere el Medjerda. Història d'un naufragi*" que no és tècnic, encara que aquest vessant no és tant important com les persones i el seu patiment que si estan perfectament recollits en ell.

El volum de dades que manega i el coneixement de detalls sobre els fets del Jesús és tan gran que dificulta poder centrar l'entrevista en allò que preteníem doncs a l'autor el que veritablement li agrada és parlar del "seu" vaixell i no d'ell mateix. I ho fa de forma divertida i amena, tal com ho és ell mateix, convertint la conversa en un plaer per algú com jo a qui agrada que li expliquin històries.

La entrevista es transcriu en castellà, llengua en la que van tenir lloc totes les converses.

Guillem Busquets: Antes de empezar la entrevista quisiera explicarte el motivo de la misma. Al escoger el tema del trabajo i empezar a buscar información me di cuenta que había poco por descubrir. Entre tu libro y el publicado por *Josep Maria Castellví* y *Josep Guarro*, ambos perfectamente documentados, hace muy difícil desarrollar la parte práctica del trabajo, de nueva aportación. Por ese motivo lo que pretendo es enfocarlo desde el punto de vista de tus motivaciones personales para la realización del trabajo. Quisiera que me pudieras explicar las dificultades, los baches y las satisfacciones que has ido experimentando durante la construcción del libro. ¿Vamos?

Jesús Martínez Curto: Por supuesto, cuando gustes.

GB: ¿Qué te impulsó a comenzar la investigación sobre el *Medjerda*?

JMC: Empecé a investigar sobre este barco por pura y curiosa casualidad. Conocía desde muy pequeño el monolito que había regalado el gobierno francés al pueblo de *L´Ampolla*. Antes estaba justo enfrente y al lado contrario del parque infantil en el que se encuentra hoy su

réplica. Era un pequeño monolito que siempre había estado allí y al que jamás di mayor importancia.



Il·lustració 108: L'autor al costat de la reproducció de l'estàtua regalada pel govern francès al poble de l'Ampolla. Col·lecció de l'autor

Por mi afición a la fotografía, me fui una tarde a retratarlo. Cuando ya tenía encuadrada la foto, al ir a disparar me di cuenta que no tenia carrete...fallo de los principiantes. Pensé, no pasa nada, nadie se ha enterado y no he hecho el ridículo... la próxima vez que vuelva a *L´Ampolla* lo fotografío. Pasó un largo tiempo y cuando regresé con mi cámara, pilas y carrete...el pequeño soldadito ya no estaba: lo habían robado!

Se me despertó en ese momento la intriga sobre lo que había pasado para que el gobierno francés hubiese regalado esa estatua. Quería saber qué pasó en realidad, cómo eran el barco y la gente relacionada con los hechos. A partir de ese momento empezó mi adicción.

GB: ¿Cómo enfrentaste desde un principio la investigación? ¿Cuál fue el proceso para poder avanzar con el proyecto?

JMC: Compré un libro sobre los naufragios a la mar del Delta y ese fue el principio de la investigación, que desde un principio dividí entre conseguir información i conseguir imágenes.

Al principio iba a ciegas y la casualidad hizo que alguien me diese la fotocopia de una borrosa imagen del barco. Más tarde conseguí la copia de la investigación sobre el hundimiento y la lista de los supervivientes.

Aunque en aquel tiempo para mí Internet era algo ligado al diablo, yo quería saber lo ocurrido, metí un ordenador en mi vida y empecé una búsqueda que aun hoy no ha acabado. Gracias a esa herramienta, entrando en todas las web posibles, pude contactar con descendientes de desaparecidos y supervivientes, a la vez que recibía información de sus experiencias trasmitidas y, en algunos casos, las fotos de los implicados.

En muchas ocasiones me emocionaba al ver la mirada de jóvenes militares que habían muerto en el torpedeamiento.

De no tener más que una fotocopia de una postal del barco, pase a tener más de 100 imágenes diferentes. Desde fotos originales del viaje inaugural del barco, en el puerto de Barcelona, a

una completa colección de postales, algunas de ellas muy curiosas, como una con matasellos del puerto de *Orán*, a las 18h30' del día 10 de mayo de 1917, quince minutos después de la partida del *Medjerda* hacia su último viaje. Las busqué en páginas de venta de postales, donde conseguí comprar más de doscientas, incluidas las repetidas. Creo que sólo me faltan dos o tres, de las conocidas.

Debido a las corrientes marinas, aparecieron cadáveres del naufragio por toda la costa valenciana, hasta la misma población de *Denia*, a 200 km al sur de Valencia, y pasado un mes del naufragio. He estado llamando y visitando los Registros Civiles de casi todas las poblaciones de esa costa para obtener los certificados de defunción de las víctimas.

También mediante el "Foro de la Guerra 1914 a 1918", con la ayuda de un grupo de personas hemos ido descubriendo los nombres de 223 militares desaparecidos y de un civil, una mujer que de soltera se llamaba *Carmen Martínez*, natural de Málaga, de donde provenía mi abuelo. ¿Seremos familia? Como veras esto se ha convertido en *una* obsesión para mí.

GB: ¿Cuánto tiempo te ha llevado todo el estudio, de principio a fin?

JMC: Empleé unos dos años hasta completar y publicar mi libro, aunque aun hoy siga comprando postales del barco y buscando más información. El libro lo publique pero la investigación no está ni estará acabada nunca. Después de la publicación he encontrado los datos más jugosos e interesantes de toda la historia.



Il·lustració 109: Jesús Martínez Curto i l'autor a un jardí de l'Ampolla l'estiu de 2013. Col·lecció de l'autor

La brújula del barco está *en L´Ampolla* y fue depositada en la casa de la familia que acogió al capitán *Joseph Got*. Nunca he comprendido como un señor de 50 años (la prensa española dijo que tenía 65) nadó y lucho por sobrevivir con la caja de la brújula en su poder, de unos 20x20x20 cm, para luego dejarla en la casa al salir hacia *Francia*.

La mala suerte que tuve es que las hemerotecas digitales o se abrieron tarde o las descubrí yo tarde, pero después de publicado el libro encontré en ellas muchos datos sobre el barco y la vida marinera en tiempos de paz. Es una gran cantidad de pequeñas anécdotas y datos interesantes del barco. Eso si, siempre en la prensa española, porque en la francesa, durante la guerra, y respecto al ataque y hundimiento, las noticias se limitaban a simples comunicados o partes de guerra censurados.

El *Medjerda*, ahora es "mi barco", sigo investigando y veo difícil que otro me enganche de la misma manera. Yo no soy un especialista en náutica o en barcos (me cuesta saber que es babor o estribor...) pero me apasionó la investigación de este vapor.

GB: ¿Te resultó muy difícil encontrar fuentes validas y con una buena base?

JMC: La investigación empezó en la Hemeroteca de *Valencia*. Me pareció apasionante leer las noticias que se publicaron, sobre todo la de los hallazgos de cadáveres en las costas valencianas, con sus descripciones y, en algún caso, con su nombre. Era triste pensar en lo que les paso a muchas personas, pero a la vez era emocionante ir descubriendo lo ocurrido.

Pero las noticias de entonces, como las de ahora, son el reflejo del interés económico de los periódicos, que es vender muchos más ejemplares, y no siempre lo publicado es lo cierto. Al poco tiempo me di cuenta que los periódicos casi nunca cuentan la verdad, que tiene su lado tendencioso y que a penas te puedes fiar de lo escrito, tanto ahora como en 1917. Durante la investigación, las noticias periodísticas sirven para tener una guía de lo que ocurrió, pero luego hay que constatarlo y certificarlo, para lo cual, lo mejor es ir a fuentes oficiales.

En mi caso, poniéndome en contacto con el archivo de la marina francesa, pude adquirir el expediente de la investigación sobre el hundimiento del *Medjerda*, redactado por una comisión creada para esclarecer los hechos. Allí pude obtener datos más fiables, pero también tendenciosos. Fue una investigación fiable, pero al final la conclusión resultó más política que real y ejemplarizante, seguramente por causa de la guerra. En ellas se le suelta al capitán *Joseph Got* una leve reprimenda, sin incidir más en su culpabilidad, pero se deja caer su falta de prudencia al navegar fuera de las seguras aguas territoriales españolas. Con todo, continuó su vida marinera a bordo de *La Marsa*, hasta su jubilación.

GB: ¿Tuviste apoyo de personas o entidades a lo largo de la investigación o la publicación del libro? ¿Qué papel jugaron?

JMC: La investigación la hice por mi propia cuenta, sin más ayuda que otras personas que las de los descendientes de las víctimas en cuanto a facilitar información.

Por otro lado, en esa época *Josep Maria Castellví* estaba escribiendo su libro y yo solo recopilaba información. Él indirectamente me ayudó a llevar una investigación seria y bien organizada. El intercambio de información entre los dos nos iba enriqueciendo a ambos. Yo colabore en su libro y él me ayudó a mi investigación.

A nivel económico, para la publicación del libro, también me ayudó el *Ajuntament de L´Ampolla*. Y especialmente *Laura Molina Cabrera*, que era, y todavía lo sigue siendo, Concejal de Cultura.

Pero, sin duda, quien más me ayudó y me animó a que la investigación no quedara en un mero archivo personal y se pudiera difundir fue mi mujer, Elena.

Es curioso, pero a un primo mío, al que gusta mucho investigar sobre la historia de L´Ampolla, le propuse al principio escribir el libro entre los dos, pero no mostro interés. Cuando lo publiqué iba diciendo que yo le había robado la información y que usaba su nombre para obtener datos. Desde que salió el libro a la calle su actitud es distante. Es más, ahora va publicando artículos en revistas como *Marinada*, del Ajuntament de l'Ampolla, u otra de *Deltebre*, sobre el barco, pero sin aportar nada y copiando lo que yo escribí, incluso con alguno de los errores que yo cometí.

GB: ¿Se te hizo difícil seguir la investigación al conocer los familiares de muchas de las víctimas?

JMC: Conocer a descendientes y encontrar nombres de muertos siempre ha sido una alegría y a la vez una tristeza. Alegría por conocer el lado más humano y tristeza cuando ves la cara de alguien al que, prematuramente, la muerte se ha llevado por delante por causa de una guerra.

Hay fotos que me han enviado que me han impresionado, así como saber datos personales de algunos soldados, como uno que murió el mismo día de su cumpleaños (aunque el día es poco fiable, podría ser el 11 ó el 14). También la de un español, de *Macael*, en la provincia de *Almería*, que murió siendo soldado del ejército francés, o la de los seis fogoneros españoles que desaparecieron.

Con los descendientes siempre he compartido el alivio de conocer el final de la historia de los que murieron. En un caso, me comentaban que su abuelo o bisabuelo, había desaparecido. Al darme el nombre comprobé que su cadáver se había encontrado en *Peñíscola* y allí fue enterrado. Me comentaban que su madre y hermana murieron con la pena de no poder enterrar a su familiar desaparecido. En otro caso me contaron una historia que la familia había ido distorsionando, la de *Antoine Guy*, que también había desaparecido y a quien un amigo había visto flotando destrozado en el agua. Pero todo eso era pura invención, ya que su cuerpo apareció en la costa, donde fue identificado y enterrado. Lo que no he podido averiguar es donde ocurrió. Tengo la corazonada que fue en *Castellón*, pero en su Registro Civil, no he podido averiguar nada. ¡Pero sigo en mi empeño!

Cuando uno investiga un hecho o alguna historia, cree que esa historia es suya y cada descubrimiento es una alegría, al margen del posible dramatismo de lo descubierto.

GB: ¿Qué hechos relacionados con el barco son los que más te impactaron al descubrirlos?

JMC: La "vida" de un barco es como un micro cosmos que te llega a absorber.

El barco estaba preparado para el desguace y al estallar la Gran Guerra se puso en servicio para transporte de tropas.

En su primer viaje de esa nueva vida marítima, en la noche del 6 de agosto de 1914 (no hacia ni una semana que había empezado la guerra), un teniente del ejército, en un ataque de locura mató al médico de a bordo, casualmente un eminente psiquiatra..! Fue una de las primeras víctimas de la guerra.

En su primera vida náutica rescató náufragos españoles en dos ocasiones (en una de ellas el capitán pidió dinero por esa acción, que les fue denegado), en otra ocasión murió un pasajero, también español en un viaje.

Se averiaba con bastante frecuencia en alta mar y tuvo que ser rescatado en dos ocasiones. Una de ellas lo hizo un mercante inglés que pidió una alta recompensa por esa ayuda.

Era un barco que se recomendaba para viajes curativos de las vías respiratorias, pero la gente se quejaba del olor nauseabundo durante los viajes...toda una historia.

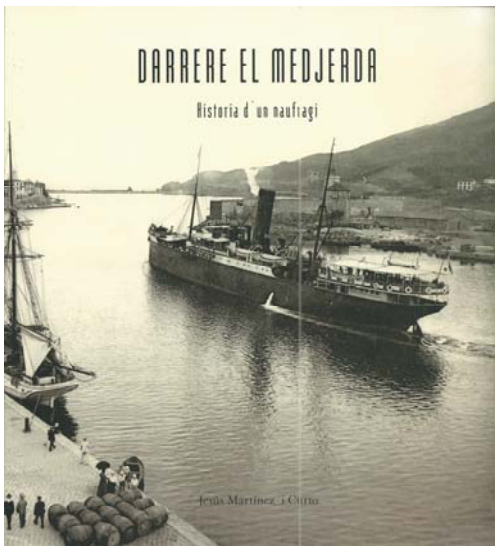
También he investigado la vida del submarino, pero me ha resultado mas difícil.

Es curioso que estos dos barcos, el Medjerda y el U34, se encontraron en tres ocasiones hasta que la "tercera va la vencida".

El barco que hundió al submarino también tuvo una vida muy azarosa, con su propio hundimiento y el ataque eficaz contra, por lo menos, dos submarinos que mando al fondo. Paso por una época de cambios de propiedad y acabó desguazado en España.

Otra anécdota fue el barco "ingles" que rescató 171 víctimas del *Medjerda*, el *Battenhall*, que dudó en parar a recoger a los náufragos por el miedo a ser atacado por el mismo submarino. Al llegar a *Port Vendres*, también destino del *Medjerda*, no le dejaban atracar por no tener la documentación en regla. Al final pudo descargar a los náufragos supervivientes y repostar los víveres que generosamente había dado. Este barco no lo localizaba y después de mucho indagar, resulto que el barco "ingles" realmente era sudafricano!!! Conseguí una foto de él después de mucho buscar.

GB: En un principio, ¿creíste posible la publicación del libro?



Il·lustració 110: Portada del llibre "Darrere el Medjerda", de Jesús Martínez Curto. Col·lecció de l'autor

JMC: Cuando acabé de recopilar toda la documentación, que luego he ido ampliando, se me ocurrió que una buena manera de ordenar todo aquello era hacer un libro y utilizar las postales y fotos para ilustrarlo.

Cuando el libro, después de apenas dos años, ya estaba casi en condiciones, soñé con publicarlo y se me ocurrió que podría pedir algún apoyo del *Ajuntament de L´Ampolla*.

Les presente el proyecto y un borrador y decidieron ayudarme. Fue emocionante pensar que podría publicarlo y que iba a ser el primer "*ampollero*" en publicar un libro. Nunca antes pensé, en serio, que llegaría ver un ejemplar en mi estantería.

A partir de ahí todo vino rodado...la traducción al catalán, la maquetación, la imprenta y al final ver mi sueño cumplido.

GB: Durante tu investigación, ¿de qué parte has podido disfrutar más?

JMC: De lo que más he disfrutado a sido de ir descubriendo las imágenes del barco y de la investigación de lo ocurrido, vamos...de todo.

GB: ¿En algún momento notaste alguna dificultad para acceder a la información o problema importante?

JMC: Cuando empecé tenia la sensación de ir descubriendo la historia del barco y que estaba solo en esto. Ahora hay mucha gente que escribe o indaga sobre él.

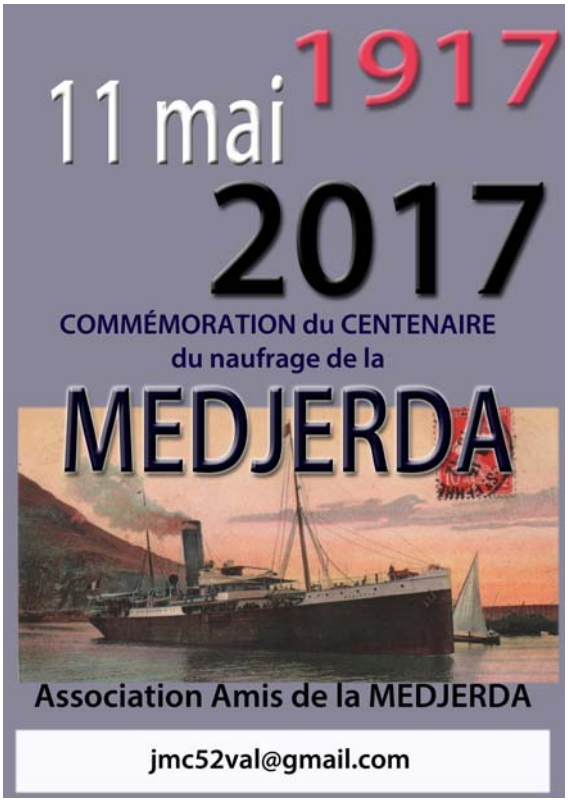
Al principio me sentía como un explorador que avanza solo en la jungla, abriéndose camino con su machete. Me sentía solo ante la jungla de la información, o mejor, de la falta de información.

GB: ¿Tienes pensado hacer alguna otra investigación de estas dimensiones?

JMC: Pues bien, también tengo escrita la historia de la línea de ferrocarril, la que unía *La Puebla de Híjar*, en *Teruel*, con *Tortosa* llamada *Ferrocarril del Val de Zafán*, pero no creo que la publique nunca.

Otro que me he escrito sólo para mí es uno sobre la historia de un coche, el Fiat 850, y las variantes que se hicieron de él. Pero solo le interesa a cuatro chiflados como yo. Por eso te digo que me he hecho para mí.

Por último, junto con un par de amigos con los que he formado la "*Asociación de amigos del Medjerda*" estamos preparando los actos de conmemoración del primer centenario del hundimiento del Medjerda en *L'Ampolla*.



Il·lustració 111: Pòster anunciador dels actes de conmemoració del centenari de l'enfonsament del Medjerda. Cedit per l'Associació d'Amics del Medjerda i Jesús Martínez Curto

Los actos previstos son:

- Exposición de postales y fotografías del barco, de las personas que realizaron el último viaje y documentación de la historia del barco.
- Presentación del libro: *EL MEDJERDA, las imágenes de la vida de un barco*.
- Proyección de la película sobre el pecio.
- Charla conferencia sobre el acontecimiento.
- Una ceremonia civil con el lanzamiento de coronas de flores en el lugar donde fue torpedeado el *Medjerda*.
- Cena y entrega de recuerdos.

Estos actos se llevaran a cabo en el pueblo de *L´Ampolla*, (España), donde llegaron 17 náufragos.

Es una empresa llena de dificultades que proponemos a familiares y descendientes, así como a todo interesado por ese desgraciado hecho histórico.

Con este anuncio pedimos la colaboración de todas las personas que puedan ayudar a hacer realidad esa iniciativa y a los descendientes, a los que rogamos que se pongan en contacto con la Organización.

Perdona por incluirte esta propaganda gratuita, pero hemos de aprovechar cualquier foro para promocionar y conseguir que este evento sea un éxito.

GB: No te podría pedir más Muchas gracias por el tiempo que has dedicado estos días y a lo largo de toda tu investigación, puesto que me son de grandísima ayuda.

JMC: Un abrazo y gracias por dejarme disfrutar de esta encuesta y por dejarme explayar con mi tema favorito. Una amiga mía me decía que yo era MONOTEMA, que solo hablaba del *Medjerda*...ahora has comprobado que es verdad.

REFERÈNCIES

Bibliografia

- David Evans: *Teach yourself, the First World War*, Hodder Arnold, 2004
- Diccionari d'Història Universal. Edicions 62, 1995
- Stephen J Lee: *Imperial Germany 1871-1918*. Routledge, 2013
- Gábor Ágoston i Bruce Masters: *Encyclopedia of the Ottoman Empire*. Infobase Publishing, 2009
- Ian Beckett: *The Great War, 1914-1918*. Longman-Pearson, 2001
- David Martínez i Fiol: *Els Voluntaris Catalans a la Gran Guerra*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, 1991.
- Giles Macdonogh. *The Last Kaiser: William the Impetuous*. Weidenfeld & Nicolson, 2001
- Stefan Zweig. *Die Welt von Gestern (El món d'ahir: memòries d'un europeu)*. Llibre autobiogràfic publicat pòstumament. Quaderns Crema, 2001.
- Convenció de l'Haia de 1907 per a la resolució pacífica de controvèrsies internacionals. http://www.aloj.us.es/eulalia/derecho%20internacional/materiales%20dpto/1907apc.htm
- Cuadernos Historia 16 (número 197. 1985)
- David Martínez i Fiol: *Els Voluntaris Catalans a la Gran Guerra*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, 1991.
- Joan-Daniel Bezsonoff*: La Guerra dels Cornuts* , Editorial Empúries, 2004.
- David Martínez Fiol: *El catalanisme i la gran guerra (1914-1918)*. Editorial La Magrana 1988
- Avui, 3 de maig de 2008, pàgina 34
- Gran Enciclopèdia Catalana (format digital) http://www.enciclopedia.cat
- Josep Maria Castellvi i Josep Guarro. *La Guerra Secreta del Mediterrani*. Pagès Editors 2005
- Jesús Martínez Curto. *Darrera el Medjerda*. Edicions Jesús Martínez 2008

Pàgines web

- http://ca.wikipedia.org/wiki/Primera_Guerra_Mundial
- http://www.monografias.com/trabajos5/primund/primund.shtml#sub
- http://www.claseshistoria.com/1guerramundial/1guerramundial.htm
- http://www.tierradenadie.de/archivo8/zweig/sz_texte_esp_1.htm
- http://www.artehistoria.com/frames.htm?http://www.artehistoria.com/historia/contextos/2696.htm
- http://lawofwar.org/hague_iv.htm
- http://cultura.gencat.net/anc/FitxaFons.asp?CodiFons=342&Codi_Arxiu=1
- http://es.wikipedia.org/wiki/Primera_Guerra_Mundial
- http://www.racocatala.cat/esteladaanimada/c7.htm
- http://www.bnc.cat/fons/inventaris/smanuscrits/guimera/guimera.pdf
- http://www.racocatala.cat/esteladaanimada/c8.htm
- http://www.artehistoria.jcyl.es/v2/contextos/7143.htm
- http://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-contemporanea/espana-y-la-gran-guerra/
- http://www.mcnbiografias.com/app-bio/do/show?key=alfonso-xiii-rey-de-espanna
- http://cultura.gencat.net/anc/

- http://es.wikipedia.org/wiki/Primera_Guerra_Mundial
- http://www.racocatala.cat/esteladaanimada/c7.htm
- http://www.racocatala.cat/esteladaanimada/c8.htm
- http://www.bnc.cat/fons/inventaris/smanuscrits/guimera/guimera.pdf
- http://ca.wikipedia.org/wiki/Submar%C3%AD#Submarins_a_la_Primera_Guerra_Mundial
- http://konquistandoelmundo.blogspot.com.es/2009/07/la-primera-guerra-mundial-guerra.html
- http://candamo.eu/Naval/acero/submarin.htm
- http://www.monografias.com/trabajos5/primund/primund.shtml#sub
- http://1914primeraguerramundial.blogspot.com.es/2013/02/la-guerra-submarina-sin-restricciones.html
- http://docuapoyo1914primeraguerramundial.blogspot.com.es/2013/02/notificacion-espana-del-inicio-de-la.html
- http://losmasgrandesdelahistoria.blogspot.com.es/2009/05/la-accion-de-la-guerra-submarina-en-la.html
- http://www.u-historia.com/uhistoria/basehtml/principal.htm
- http://www.wrecksite.eu/wreck-search.aspx?text
- http://www.uboat.net/wwi/boats/index.html
- http://www.theshipslist.com
- http://www.gracesguide.co.uk

Arxius audiovisuals

- World War 1 in colour. Capítol 4: *Asesinos en el mar*. 2003
- Al filo de lo imposible. *Los caminos del mar*. TVE 2004
- Al filo de lo imposible. *La estirpe del Titanic*. TVE 2003
- Al filo de lo imposible. *Scapa Flow viaje a las sombras*. TVE 2001
- Viviendo al filo con: *Josep Maria Castellví*. TVE 2013

Hemeroteques consultades

- ARCA Arxiu de Revistes Catalanes Antigues (hemeroteca digital) http://www.bnc.cat/digital/arca/index.php?fname=textos/titols.htm
- La Vanguardia (hemeroteca digital) http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/index.html
- ABC (hemeroteca digital) http://www.hemeroteca.abc.es
- Ajuntament de Tarragona. Patrimoni documental (hemeroteca digital) http://www.tarragona.cat/patrimoni/fons-documentals/biblioteca-hemeroteca/hemeroteca-1/premsa-digitalitzada-1
- GALLICA-Bibliothèque Nationale de France (Bibliothèque numerique) http://gallica.bnf.fr/

HEMEROTECA

A continuació s'inclou un recull d'articles de premsa de la època i actual relacionats amb els fets descrits.

S'estructura per diaris i s'ordenen els articles per data de publicació. De cada diari s'inclou una petita ressenya i un índex dels articles inclosos on s'especifica la data de publicació, el títol de l'article i un brevíssim resum del que es diu en ell.

Iberia

Setmanari publicat a Barcelona del 10 d'abril de 1915 al febrer de 1919, sota la direcció de Claudi Ametlla, per a fer propaganda de la causa aliada.

Encara que la majoria de texts eren en català, en publicà també en castellà, portuguès i francès. Hi col·laboraren J. Carner, J.M. López-Picó, A. Rovira i Virgili, E. Xammar (redactor en cap), J.M. Junoy, M. Aguilar, R. Jori, Alexandre Plana, J. Brossa, M. de Unamuno, R. Pérez de Ayala, R.M. del Valle-Inclán, etc. Publicà també poemes de G. Apollinaire i de M. Jacob. Destacaren les portades d'Apa i els dibuixos de Canals, Colom, Ynglada i Nogués.

Alguns estudis fixaren la desaparició de la revista al número 157 (20 d'abril de 1918), però posteriorment s'ha tingut constància de l'edició fins el número 200, a més de diversos especials dedicats a les nacions aliades i a París.

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
4/agost/1917	Els catalans a la guerra	Article molt crític amb l'actuació de pescadors i habitants de l'Ampolla després de l'enfonsament del Medjerda.

Año III — Barcelona, 4 de Agosto de 1917 — Núm. 122

IBERIA

Número suelto 10 céntimos. — Redacción y Administración: Puertaferrisa núm. 28 1.° 2.°



Entre la espada y la espada

De que lado se inclinarán los apetitos del canciller Michaelis?

ELS CATALANS A LA GUERRA

No hi ha remordiment

Parlèm una volta mes, encara, del naufragi del *Medjerdá*, ara que tot passa rabént i que un fet succeeix a l'altre, agombolantse tots i fugint prest de la memoria; cal que insistím en aquell fet horrible de sadisme criminal i en el detall descoratjador i que'ns fa enrogir de vergonya, de que pobles de nostra costa siguin tant passius i que per sa inercia els haguem d'acusar de la mort de tanta gent, amb sufriments inoits; mes tot se paga en aquest mon, un dia o altre.

Tots sabém que algúns se salvaren en una llanxa que s'acostá a nostra costa i aquests van passar per nostra ciutat, encara atuits i com inconscients per la desgracia.

Altres van salvarse, perque navegant mar endins foren recullits per una nau anglesa i no van volguer desembarcar en aquelles platjes inhospitalaries.

Tots sabeu, que una barca de pescà, de la que s'ha parlat molt i navegava per aquells vols, fugi al adonarsen del torpilleig i els crits demanant socors d'aquella pobre gent qu'ells oiren los *posá malalts* i ni una mala llanxa sorti en tota la nit del poble aquell, sos mariners sors a la veu de l'humanitat dormiren i no's despertaren als crits llunyants dels cents d'infelissos que poc a poc se morien, ara un, ara l'altre, fins a quedar aquelles aigues sembrades de cadavres, sens un gemec tant sols, sens aquells ulls que tant havian mirat a les properes platjes cercant un petit bri de caritat que no venía i la mort s'ensenyorí de la mar blava tant dolsa com era avans d'aquet crim horrible.

I que'n dirán del alt relleu a que s'ha posat l'*humanitarisme* i selvatge cultura dels llop antropomorfos que son els tripulants del submarí?

Que podeu dirne de qui'ls manen, quin calificatiu prou gran i prou precis per a designar l'inmensa bestialitat que tancan dins sa caixa craniana?

Que podeu dirne dels infelissos homens de nostra terra, escorredures socials, que encara no gosen protestar de tant gran tragedia i de sos malestrucs traidors?

A n'aquells homes, els qui piratejant per nostres costes, omplen de morts les arenes de nostres platjes, no'ls veien sobre coberta del submarí, assistint a l'agonía de centenars de sers que res tenen que veure amb la guerra?

Impassibles, apunten els canons sobre els infelissos que s'acosten a la nau sense bandera, ni senyal que's digni durla alta per a honorarla, sols com una nau bandolera de nit, i encara enmascarada, que priva de que's porti auxili als que lluiten amb les angoixes de la mort i frueixen amb els xiscles i plors de tants sers a que la vida s'escapa.

Doncs s'ha de saber i ho haveu de dir ben clar, no van morir la majoría d'aquella gent ofegats, ni del torpill; van morir per agotament de forses, per gana, per sed, per les hores llarguíssimes que passaven a l'aigua, ovirant al lluny la platja amb sos vilatges ahont hi havía gent de cor sec i aixut.

Que devíen pensar de nosaltres, millor dit, d'*aquells* que després del torpilleig no van organisar una expedició de salvament i que no van saber evitar que enfront de nostres platjes morissin agotats mes de doscents nàufrecs?

Quin pervindre espera a n'aquets pobles?

Segons conten els mariners de les barques del bou, tots els cadavres que durant *algunes setmanes*, s'han vist en alta mar, un darrera de l'altre o a escamots, balansejantse en les suaus ones, com fulles ermes, tots ells portaven suros salvavides' que'l feien surar, els sortía casi tot el tors sobre les aigues, el cap caigut avant, les mans i brassos a l'aigua, alguns, mans juntes en actitut suplicant, altres, alsades com amenassa irada.

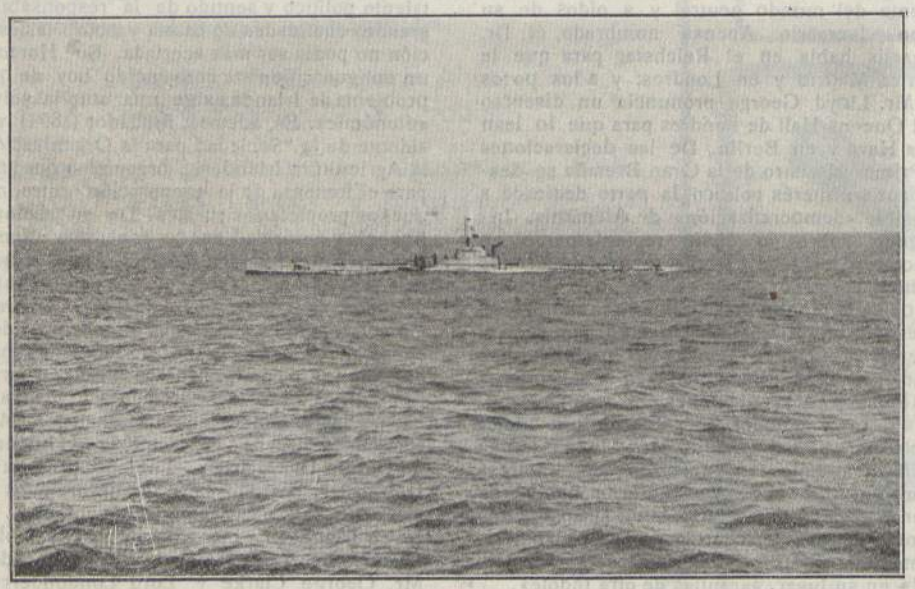
Casi no hi ha poble en aquelles costes que un o altre cadavre no hi hagi encallat, calla tothom, no diuen res, amaguen sos remordiments; mes los que havem vist i havem pogut contemplar d'aprop, son els que les corrents han portat enllá, a un petit parc llunyá.

El cos del sub-oficial Bernhard Paul, feia una impressió terrible, estava estirat a la platja, de pit sobre l'arena, sosllevat per el gros salvavides que portava al vol del cos; el cap encarcarat, forsat enlaire, mirant flt a fit al mar amb les conques dels ulls ja buides, els brassos i mans estirats a dins de l'aigua; les onades suaument l'havien alli deixat, a cada nova onada, clapejava contra la seva cara, el bigot i cavell se movien al clap de l'aigua, donant-li aspectes espantables, revivía l'angoixa dels darrers moments; es una visió que mai més fugirá de nostra memoria.

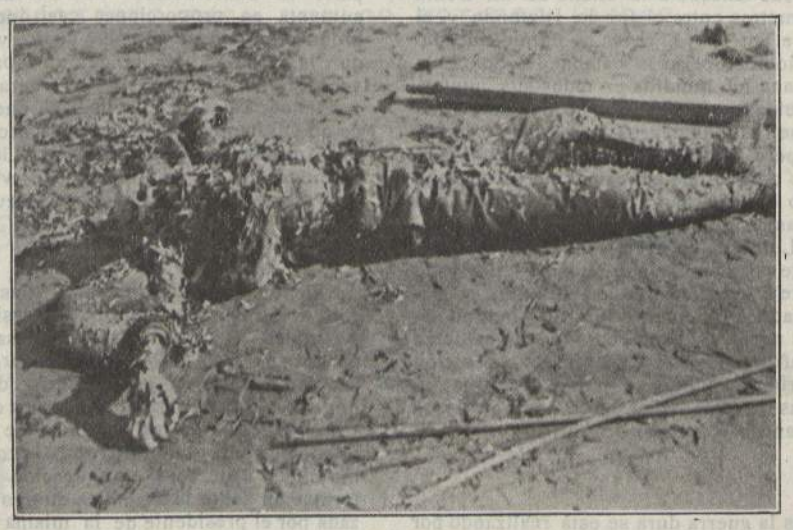
Aquell cadavre, portava sintetitzada la tragedia del correo d'Orán; amb sos punys closos, amenassadors, voldriam nosaltres que'l Kaiser el tingués impremptat en la retina dels seus ulls.

En una medalla que portava el cadavre s'hi llegeix «Bernhard Paul 1899».

—«Epinal 1321»—Portava el rellotge parat a les 7'15, hora del torpedeix.



Submarí alemany que «actúa» a les goles del Ebre



Soldat mort del Regiment d'Essex, mort en el naufragi del «Medjerdá»

El que's trová el día sis del present, portava entre altres objectes una notificacio de l'Arcaldía de Palat, en la que s'avisava al soldat qu'els seus cinc fills vivían... potser anava a vèurels; se deia Antoni Guy del cos de Zouaves.

Mes enllá a un centenar de metres mar endins, hi havía un altre cadavre que surava; fa vent de llevant i segurament demá matí lo trovarém a nostra platxa.

Per aquets pobles, tant els que ho han vist, com els que han sentit esplicar, les malifetes dels pirates alemanys, com s'els diu a plena boca, no poden sostreure a la alucinació produída per visió tant terrible, que la repulsió que's te a lo alemany es grant i va engrandint encara.

Vaig dirvos-ho ja. empró cal recordar-ho, que'l representant dels boches aquí, que's diu Maxim Buch, ha pregat i ha conseguit que l'Ajuntament de Villareal admitis mil pessetes per a la construcció d'unes escoles per a suplir la deficiencia de les que manté actualment l'Ajuntament; i que la «Asociación Castellonense de Caridad», que dona menjar als pobres fomentant en certa manera la miseria, l'hi hagi acceptades tres mil pessetes.

Aquestes acceptacións que han aixecat apasionades protestes, deshonora al que ho ha acceptat i al que ho dona; per a atenuar la mala impresió del crim, donen pà a la miseria i a la incultura i certes corporacións i associacións paren la mà i donen les mercés girantse d'esquena als cadavres, sentint potser certa entisfacció de que en Buch hagi acertat sa les dos llagues mes purulentes del pais

Després de *donarnos* els restos del crim, fan l'afront de considerarnos miserables i incults.

Un dia, m'avisaren que a una platja vehina hi ha un nàufrec, era un galant xicot un soldat argelí, En Abed Kaddoner de la 24ª C.ª del 6 Reg. de Tirailleurs indigens; portava cinc cartes dirigides a Oran i totes a professors d'instrucció primaria; en un cinturó de cuiro trenàt hi penjaven cinc bossetes ben cussides.

L'endemá, un soldat sense identificar, amb anells de metall i plata a la mà dreta i en la palma de la mateixa un tetuatge

Mes enllà hi havía un petit bagúl del soldat August Chelic, resident a Taza.

El 26 Maig van trovarse a la platja de Castelló l Villareal, varis soldats argelíns, sens identificar.

Dos dies mes tart, trovém un curiós cadavre, el de un Juli Cruz i Das; mort serenament, amb cura de indiferencia complerta; portava boquilla, encenedor, foc de cartes, rosari, medalló de Londres, otografies i postals.

S'han trovat varis cadavres de dòna, sense documents.

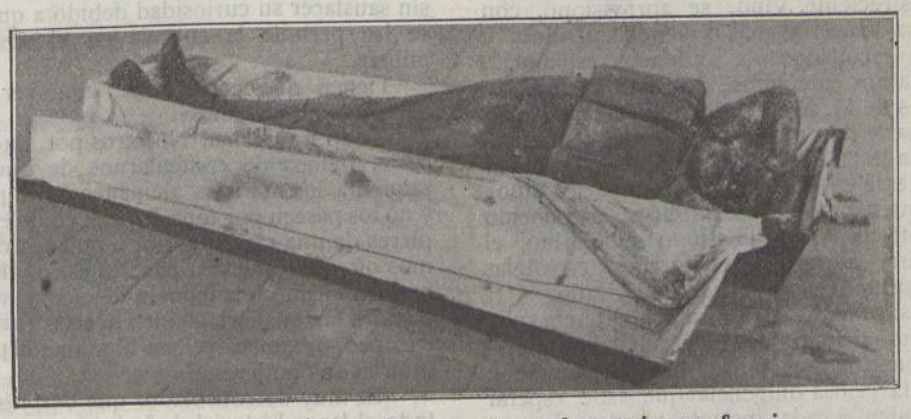
Are fa pocs dies el d'En Francesc Casarta d'artillería i el d'En Marian Salomont, soldat de 1.ª clase, francés, portava llicencia per malalt i una xapa que diu «Any 1914-Orán», i varis paisans sense identificar.

Les corrents de llevant, desvíen molts cadavres cap a la platja de Gandia i de Valencia, allí deu arrivar.

Com els salvavides els sostenen, molts se van desfent, els ossos van quedant al descobert, els pellingos de carn i pell van saltant, i així arriven semanes i mesos, urant per el mar, l'imatge de la mort seguint el remolí que passés el submarí al anar piratejant per aquests mars, com eterna vergonya i com a remordiment etern els seguirán, esquelets que duraràn fins als cants de la fera, si es que algún dia hi arrivan; remordiment etern a n'aquella rassa de llop-antroporfós.

Voluntaris catalans, vosaltres ja sabeu amb qui tracteu i els rebeu ben dignament veritat? vosaltres salveu l'honor de Catalunya que'ls homes de la costa no han volgut.

A. DE V.



Fotografía d'un soldat mort en el mateix naufragi

TOCS DE GUERRA (Impressions del front). Poesíos rosselloneses d'En Horaci Chaumet de Perpinyà, amb il-lustracions d'En Balmigère.

PREU: 1 PESSETA

De venda a la llibrería Verdaguer
Rambla

RECORDANÇA

Fa tres anys ara, que l'imperi alemany va violar els territoris de França i Bélgica, i en cami de esclavitzar l'Europa; el comens fou un camí de victories, per motius que no cal dir ara no foren aturats ni a Charleroi. ni a Mons; calgué l'energía de Joffre, de Foch i Gallieni per a tallarlos les ales al Marne, desde llavors son aixelats. L'aliga, alterosa te la forsa, mes sens ales.

Al fi, per acabar la terrible lluita, l'América, ha predicat la Creuada santa, del nort al sur, del Canadá a l'Argentina; els Estats Units del Nort, hi envíen milers d'homens i municións mai somniades, les demés repúbliques petites i grans van responent.

Emperó, que fem a vostre pais? Quant llegeixo una nova injuria a sa bandera, s'acontenten amb enviar una nota i humiliarse.

Si tots fossin com nosaltres, no estarien a la cua de les nacións. Pregunteho als Alemanys. Quant a cada batalla han publicat en sos periódics que la Llegió estava destrossada, no s'havem de son estorament a trovarnos forts i nombrosos altra volta.

Sempre's troven amb homes de cor, que combaten per la Bélgica i per la Serbia,

JOAQUIM B.
del 4 Tiralleurs



El voluntari Pere Muxinacs, de San Cugat del Vallés

ENRIQUE RÁFOLS Y C.ª
IMPORTACION-EXPORTACION-COMISION
25, DORMITORIO SAN FRANCISCO - Teléfono 627

La Publicidad

Diari en castellà, fundat a Barcelona el 25 de febrer de 1878.

En fou director Eusebi Corominas i Cornell (1878-1906). Era alhora informatiu i polític, dins el camp republicà possibilista; en foren redactors en cap Emili i Carles Costa, i hi col·laboraren Eduard Marquina, Lluís de Zulueta, Josep M. Jordà, Marcel·lí Domingo, el crític musical Josep M. Pascual i altres. El diari es féu cèlebre per la campanya que hi menà Jacint Verdaguer arran del seu conflicte amb la jurisdicció eclesiàstica, campanya a la qual el diari, anticlerical, tenia interès a fer costat. La Publicidad es mostrà contrari al catalanisme, especialment des que Alejandro Lerroux hi publicà articles, secundats pels d'Adolf Marsillach i Lleonart; el diari caigué sota el control del partit radical i, el 1906, n'esdevingué director Emili Junoy i Gelabert, lloctinent de Lerroux a Barcelona, però tant aquest com la majoria dels redactors del diari abandonaren els radicals i se sumaren al moviment de Solidaritat Catalana. El 1907 Romà Jori i Llobet n'esdevingué redactor en cap. Poc després, Lluís Companys i Laureà Miró intentaren de posar el diari al servei del partit reformista de Melquíades Álvarez, però l'adquirí el navilier Antoni Tayà (1915), que en confià la reorganització a Amadeu Hurtado. Aquest nomenà Romà Jori com a director, i assegurà la col·laboració d'Eugeni Xammar, Antoni Rovira i Virgili, Feliu Elias, Carles Soldevila, Josep Artís, Manuel Brunet, Andreu Nin i altres, que donaren al diari un to catalanista i defensor de la classe obrera. Però el 1921, per dificultats econòmiques, la família Tayà vengué el diari a la Federació Patronal, que en modificà l'orientació, però no pogué sostenir-lo. Adquirit al cap d'un any pel nou partit Acció Catalana, fou gradualment convertit en un diari en català. Completat aquest procés (1 d'octubre de 1922), el diari prengué el nou nom de La Publicitat.

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
14/maig/1917	España convertida en base naval alemana	Notícia sobre l'enfonsament del Medjerda amb declaracions dels supervivents i valoracions sobre l'actuació del submarí alemany.
15/maig/1917	La marina mercante francesa	Reportatge sobre els èxits de la marina mercant francesa publicat en desgravi per l'actitud tèbia del govern espanyol pels atacs dels submarins alemays
27/maig/1917	Los torpedeos en aguas españolas	Noticia sobre la falta d'efectivitat dels serveis espanyols, posant com a exemple l'atac al Medjerda.
16/setembre/1917	Los submarinos en las costas de Tarragona	Notícia sobre els atacs a l'Amiral de Kersaint i al Chulmleigh.
4/abril/1918	El naufragio del Medjerda	Notificació de les condecoracions concedides a diferents persones de les terres de l'Ebre per la seva actuació en el naufragi el Medjerda.

Año XL-Núm. 13,706

CORRESPONSALES EN TODAS LAS PROVINCIAS DE ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA: PUBLICIDAD - BARCELONA

5-CENTIMOS-5

LA PUBLICIDAD

Fundador político: EUSEBIO PASCUAL Y CASAS

Año XL-Núm 13,706

PRECIOS DE SUSCRIPCION

BARCELONA, UNA PESETA AL MES

	3 meses	6 meses	Un año
Provincias	4'50	8	16
Unión Postal	9'00	18	36

Anuncios y esquelas según tarifa

5-CENTIMOS-5

Informaciones - Económicas - Mercantiles - Bolsa - Navegación - Política - Literatura - Ciencias - Artes - Sports - Teatros

REDACCION y ADMINISTRACION
Paseo de Gracia, 24, bajos - Teléfono 1451

BARCELONA, Lunes, 14 de Mayo de 1917

TALLERES DE IMPRENTA
Calle Bailará, 11 - Teléfono 1318

ESPAÑA CONVERTIDA EN BASE NAVAL ALEMANA

Los submarinos en nuestro litoral

Torpedeamiento del vapor correo francés "Medjerda"

Frente a Ampolla (Tarragona)

539 VICTIMAS

Nuestro corresponsal en Tarragona nos envía un sucinto relato de la llegada de unos pocos náufragos, supervivientes del buque francés torpedeado frente a los Alfaques. Y en ese relato, en unas breves líneas, se da cuenta de uno de los accidentes del terrible drama. Una señora viajaba con dos de sus hijos, un niño y una niña. El niño desapareció; la niña, antes de llegar a la playa, dejó de existir. Así, lacónico, grandioso, terrible. Es este el carácter que ha dado a toda la guerra, Alemania. Cuando el "Lusitania", nos enteramos que eran más de cuarenta los niños de menos de tres años que perecieron asesinados por el torpedo de un submarino alemán. Aquel gran crimen, que fué conmemorado con una medalla por los alemanes, no repercutió como se merecía hasta el corazón de las madres españolas. ¡Había sucedido tan lejos la hecatombe! Hay sensibilidades que no se impresionan a larga distancia. Pero ahora ha sucedido junto a nuestras playas uno de esos dramas que debieran acongojar a nuestras mujeres. ¡Para cuándo las lágrimas! Veis a esa madre, medio alocada en un bote, porque ha perdido a su hijo y ve como la vida de su hija va huyendo y no la puede retener con sus abrazos y que no puede reanimar el delicado cuerpecito con sus besos.

Pero los tiempos son duros. La guerra es la guerra. Esta ha sido la divisa de Alemania. No debemos prestar oídos a las lamentaciones. No debemos ser blandos de corazón. Debemos mostrarnos insensibles a esas hecatombes. Pero ya que se trata de resistir con energías todos los embates y contemplar impasibles tan duras pruebas, debiéramos mostrarnos también rígidos y esgrimir el acero para que no pudiese haber complicidad ninguna por parte nuestra en su comisión.

Esos hechos se están cometiendo en nuestras costas, casi a nuestra vista. Durante estos días nuestro litoral se ha convertido, como el litoral cantábrico, en refugio de submarinos alemanes. Maniobran en el escenario marítimo de nuestra jurisdicción. Y nada se hace para ahuyentarlos. Esa pasividad nuestra puede representar complicidad con los actos que se cometen y puede representar un indicio de debilidad. Y los pueblos débiles, cuando no se saben defender, se ven defendidos. Ese es el toque de atención que se tiene que dar. Alemania está llevando la guerra a nuestras costas. España se está convirtiendo en su base naval. Dentro de unos años tal vez sabremos a qué precio se pagan tales complacencias. Y lloraremos como mujeres lo que no hemos sabido defender como hombres.

En Tarragona

Los náufragos del "Medjerda"

Tarragona, 13, a las 18.

Anoche, a las doce, regresó de Ampolla en automóvil el cónsul de Francia señor Merelo, que sin descansar ni comer se ha consagrado por entero a atender a los náufragos del vapor correo francés "Medjerda", adoptando cuantas disposiciones le ha sugerido su celo para averiguar la suerte que haya podido caber al resto del pasaje.

Esta mañana, en el primer tren, han llegado dos 16 hombres y la señora salvados del naufragio.

Con objeto de ampliar la información, he visitado dos veces el consulado francés, pero no me ha sido posible hallar en él al señor Merelo.

Por fin, a las doce y media, sabiendo que los náufragos se hallaban hospedados en el Hotel de París, me he dirigido a él.

Allí, sentados a la mesa, se hallaban los 16 náufragos, almorzando con ellos el señor Merelo y el cónsul de Bélgica señor Francillon.

El señor Merelo me ha invitado a sentarme y con sumo gusto me ha facilitado los siguientes datos:

El vapor "Medjerda" salió de Orán el jueves último a las seis de la tarde. Su tripulación se componía de 61 hombres, al mando del capitán Got, condecorado con la Legión de honor y la medalla de guerra.

El total de viajeros que llevaba era de 495, entre los que se contaban 450 soldados que iban a Francia con licencia, 22 mujeres y dos niños.

El vapor tardó en hundirse un minuto, haciendo explosión las calderas, lo que causó muchas víctimas, y desapareciendo por la popa, en donde iban los pasajeros de primera y segunda, que perecieron todos.

Al ocurrir el hundimiento se vieron doce balsas con pasajeros, pero se ignora por completo hasta la fecha la suerte que hayan podido correr, habiéndose quedado en Ampolla el capitán Got con objeto de hacer exploraciones.

La señora salvada viajaba con un niño y una niña, hijos suyos: el primero ha desaparecido y la segunda murió en brazos de su madre antes de llegar a tierra. El entierro de la infeliz niña se verificó ayer tarde, concurriendo al fúnebre acto el pueblo entero de Ampolla.

El bote en que se salvaron los 18 náufragos ha sido regalado a la Sociedad de salvamento de náufragos de Ampolla, como muestra de agradecimiento a los generosos y nobles servicios prestados por aquel vecindario.

El señor Merelo ha hecho grandes elogios de la autoridad de Marina de Tortosa, que ha facilitado cuantos medios han sido necesarios, así como del médico de Ampolla y de todos los vecinos de este pueblo.

En el "Medjerda" iban seis fogoneros españoles, naturales de Almería.

Al dirigirse los náufragos esta tarde a la estación y al pasar por frente el Consulado de Bélgica, sito en la plaza de Castelar, fué izada la bandera de esta nación, dándose vivas a Francia y a Bélgica.—Menéndez.

Los náufragos en Barcelona

Sabedores de que los náufragos salvados de la terrible catástrofe del "Medjerda" se trasladaban a esta capital para dirigirse a Francia, nos personamos en la estación de M. Z. A. a media tarde, pues no sabíamos con certeza el tren en que venían. En los andenes de la citada estación encontramos al cónsul general de Francia en Barcelona señor Gaussen, al padre Casaponce, al personal del Consulado y a algunos individuos de la colonia francesa de Barcelona.

A las seis de la tarde llegó el tren ligero de Tarragona. En seguida adivinamos quiénes eran los náufragos, pues algunos de ellos conservaban el uniforme de soldado argelino. Inmediatamente el señor Gaussen se presentó a los mismos y tuvo frases de afecto para todos, saludándolos conmovido, en especial a una mujer que venía con ellos, madre de dos criaturitas víctimas de la barbarie teutona.

El señor cónsul ordenó fueran acompañados los viajeros al Hotel de France, de la Rambla de Santa Mónica, donde ya de antemano se les había preparado alojamiento.

El "Medjerda", buque ligero

Como anticipamos en nuestra extensa información telegráfica de ayer, desplazaba el "Medjerda" 2,000 toneladas y pertenecía a la "Compagnie de Navegation Mixte". Sus características principales eran de 287 pies de eslora, 36 de manga y 15 de puntal. Fué construído en Inglaterra en 1898. Desarrollaba un andar de 15 millas.

Desde el principio de la guerra, este hermoso buque correo, provisto de telegrafía sin hilos y luz eléctrica, hacía viajes rápidos y regulares desde Port-Vendres a Orán y viceversa, no siendo este el primer encuentro que tuvo con submarinos teutones.

En su último y fatal viaje salió del puerto de Orán el jueves, día 10, a las cuatro de la tarde. Embarcó 495 pasajeros que se dirigían a Francia, siendo la mayor parte permisionarios, y contando entre el pasaje a 23 mujeres y niños.

La travesía fué feliz, buen tiempo y mar calma, hasta el día 11 a las siete y media de la tarde.

Estalla el torpedo

De pronto, el segundo artillero de a bordo, que estaba a popa, junto al cañón listo para disparar, como otras veces, contra los submarinos, profirió un grito, que pasado un segundo fué ahogado por una detonación formidable.

Los náufragos no pueden ya explicar nada más.

Saben únicamente que se encontraron flotando en el mar. Vieron cómo el barco, partido en dos por la mitad, se hundía rápidamente. Hasta entonces no comprendieron que un torpedo lanzado a traición y por hombres sin entrañas, era la causa de su desgracia, de la desgracia de 495 pasajeros y 62 tripulantes, que en su anhelo de substraerse a la horrible tragedia luchaban desesperados para escapar de la muerte que les arrastraba para siempre al fondo del mar.

Un komandante que merece la cruz de hierro

No se explican los náufragos, con los que hemos hablado extensamente, la crueldad y el refinamiento alcanzados por la barbarie teutona.

Tan rápidos fueron los efectos del torpedo—nos han dicho—que no hubo tiempo material de lanzar al agua los botes de salvamento.

Las víctimas que llegaron ayer a Barcelona lograron asirse a un bote viejo y suelto que había sobre cubierta, y que al hundirse el barco quedó flotando por milagro.

En tanto los que en el bote estaban procuraban salvar al mayor número posible de pasajeros y tripulantes, acercábase el submarino al lugar de la catástrofe, sin que ninguno de los marinos que estaban en la cubierta del navío pirata intentaran la menor maniobra para salvar de las garras de la muerte a los indefensos náufragos, hombres, mujeres y niños, que en contorsiones horribles clamaban auxilio o venganza.

Los 17 náufragos llegados a Barcelona, atestiguan que vieron claramente al comandante del submarino fumar tranquilamente un pitillo, apoyado en la barandilla del puente, en tanto uno a uno, iban desapareceindo las víctimas bajo el agua.

—Desde el bote—nos dijeron los náufragos,—mostramos al flemático "Komandante" y a sus siervos, el cadáver del niño de cuatro años hijo de la señora Vezzetti, sin que el pirata se conmoviera.

A la vista del deseventurado niño, volvió el "Komandante" la espalda encogiéndose tranquilamente de hombros.

El velero misterioso : ¿Hay españoles que sirven de guía a los submarinos?

Algunos de los náufragos por nosotros interrogados nos dijeron que momentos antes de que ocurriera la catástrofe y como hiciese poco que habían cenado, estaba buena parte de la tripulación en la toldilla de popa del "Medjerda" respirando el fresco del crepúsculo y contemplando la silueta de la costa española..

Añaden que divisaron un velero de unas 200 toneladas, pintado de gris que estaba a poca distancia del "Medjerda". El segundo artillero de a bordo el negro argelino, Juppier que fué quien vió la estela del torpedo, asegura que partió éste del lugar donde precisamente se hallaba el barco de vela.

De presumir es que este barco de vela, que estaba cerca la costa española y al cual el submarino alemán no molestó lo más mínimo, con todo y haberle rascado casi la popa, no sería beligerante.

Ya desaparecido el submarino, cuando los náufragos estaban todavía atónitos en el bote salvador, era el andar del barco de vela que se divisaba todavía, más ligero: como si le impulsara un motor a petróleo.

Poco a poco fuese alejando el misterioso velero, protegida su retirada por el submarino, al que dijérase se proponía otra vez servir de siniestra pantalla. No hay duda que los tripulantes del velero eran españoles al servicio de Alemania, ya en calidad de espías, ya como aprovisionadores. Puede ser también que se sirvan ya los submarinos de las embarcaciones de vela para mejor ocultar el periscopio ya fácil de distinguir por los hábiles artilleros, que como el negro Juppier desde el comienzo de la guerra prestan servicio en algunos barcos mercantes, dispuestos a batirse en todo momento por el honor de los pueblos aliados y por la libertad de los mares.

El negro Juppier

El negro Juppier, es un mocetón, alto fornido, de aire resuelto y simpático. No se mostró esquivo a nuestras preguntas. Antes al contrario, nos dijo que "a principios de 1916 había combatido el "Medjerda" junto con un barco inglés, armado, con un submarino. El buque inglés, un "tramp" no pudo, por su poco andar, escapar a los certeros disparos del submarino, pero si pudo el francés, el cual después de poner en huída al barco alemán, salvó a los 26 tripulantes del "tramp" hundido".

En noviembre del mismo año, sostuvo otra vez el "Medjerda" reñido combate con otro submarino que le disparó hasta 50 cañonazos. Con 26 disparos y su buen andar logró el bravo navío rendir al submarino que desapareció en las profundidades del agua, ignórase si averiado o para escapar de su valiente adversario.

—Ahora—nos dijo Juppier,—espero llegar pronto a Francia para embarcar de artillero en otro buque armado que navegue por estas aguas hasta ver si consigo, entre otras, vengar la muerte, de los dos hermosísimos hijos de esta desventurada mujer. Si consigo un día hacer blanco en el casco de un submarino lleno de bárbaros, habré colmado mi más ardiente aspiración.

Madame Vizzetti

El negro Juppier nos decía esto en el comedor del "Hotel de France".

Al nombrar a "los dos hermosísimos hijos de esta mujer" nos señalaba una señora enlutada que sentada en una silla, junto al balcón permanecía como abstraída, casi alejada, contemplando indiferente la muchedumbre dominguera que a aquella hora del atardecer deambulaba por las Ramblas.

Seguía la buena mujer sentada, caídos los brazos sobre los muslos; hinchados los ojos por el llanto; distraída su atención: sin darse cuenta de lo que a su derredor pasaba.

Nos acercamos a la mujer esfinje, cuyas facciones avaloraban delicadas y finas líneas; cuya hondad y sufrimiento podían adivinarse de lejos. Nos apenaba recordarle la tragedia de que acababa de ser protagonista. Al evocar su desventura, nos dijo con voz dulce, sin el menor gesto de alegría o de furor: contrayendo las mandíbulas y cerrando suavemente los párpados:

—Sí, señor. Dos hijos. Uno de tres y otro de cuatro años. ¿Es triste, no es verdad, señor? No he podido asistir a la muerte del primero. No sé, por tanto, que habrá pensado de su madre que no supo arrebatarlo a las olas, cuando tantas y tantas veces le había jurado quererle más que a mi propia vida... Murió el otro, una niña, en mis brazos. Pero yo, señor, que la vi expirar, que me despedí de ella con el alma, que experimenté en Ampolla la sensación de que me enterraban con ella, que enloquecí teniéndola cadáver en mi falda, no creo todavía en la imponente tragedia. Me parece que de un momento a otro, han de serme devueltos uno y otra: que he de mecerles todavía en mi regazo. ¡Cuándo pienso qua el chacal que mandaba el submarino no se apiadó a la vista de la pobrecita. muerta!

Y dicho esto, cayó la noble dama en su habitual sopor. Era un dolor demasiado grande y respetable, para seguir interrogándola.

Entre unas señoras de la colonia francesa que llegaron en aquel instante y la atribulada pasajera, se desarrolló una conmovedora escena a la que pusimos fin, por nuestra parte, retirándonos a una dependencia contigua.

El espíritu de los náufragos

Lo que más nos admiró de aquellos héroes—hijos, todos de la heróica nación francesa,—fué su sangre fría: la firmeza y serenidad de que dieron muestra al relatar su desventura. No pusieron en su acento el menor encono. Hubiérase dicho era la desgracia, uno de los muchos contratiempos a que están sujetos en razón de su carrera: uno de los infinitos episodios de la titánica lucha sostenida contra las naciones enemigas del género humano. Ni aturdidos, ni vengativos mostráronse los bravos tripulante sdel "Metjenda", que así sirven a su patria. Son, desde el primero al último, fiel retrato de los hijos de la gran nación francesa, que conscientemente y sin el menor cansancio sabe mantenerse en las trincheras o cruzan los mares en aras de un sacrosanto deber. Tan sólo, un hondo pesar se reflejaba en sus rostros cada vez que tropezaba su vista con madame Vizzetti, que se nos antojó la imágen de la Francia dolorida y resignada. Al mirar a la mártir, desvivíanse en prodigarla toda clase de atenciones como si fuera la única a sufrir; como si concentrasen en ella el afecto de que eran merecedoras las 23 mujeres y niños perecidos en la catástrofe.

Entre las víctimas había catalanes del Rosellón

Gran parte de los tripulantes del "Medjerda" eran marinos de las costas del Mediodía de Francia, de Banyuls, Port-Vendres, etc. El capitán, M. Got, era también del Rosellón. Solamente este último ha sobrevivido a la hecatombe.

¿Hay más supervivientes?

Es lo que no pudieron decirnos los náufragos que llegaron ayer a Barcelona.

Recuerdan solamente que del buque hundido sólo tres cosas flotaron después de la explosión del torpedo: un bote viejo que había destrincado sobre cubierta y dos balsas de salvamento, éstas de dos tubos cilíndricos unidos por un enjaretado. Recuerdan que encima de estas balsas vieron algunos náufragos, a los que no se atrevieron a acercarse, puesto que no cabía en el bote nadie más, temiendo, con fundamento, que de intentar recoger a aquéllos pereciesen todos. Con remos y maderos que flotaban pudieron habilitarse para la propulsión del bote, y estuvieron bogando desde las ocho y media de la noche hasta la madrugada del sábado, que arribaron a la playa de la Ametlla. Deben a su admirable serenidad su salvamento, pues faltos de remos a propósito y con viento al terral, les era imposible salvar las tres millas que les separaba de la costa española.

Notas sueltas

Entre los náufragos vienen dos heridos leves: uno de los dedos, por agarrarse en el momento de la explosión a unas planchas que se rasgaron, y otro de una luxión en un hombro. Ambos fueron atendidos en Amposta y sometidos en Barcelona a una nueva y detenida cura. Su estado, de todos modos, es satisfactorio, cosa que de veras celebramos.

Lo que más preocupa a los supervivientes del "Medjerda" es el velero misterioso pintado de gris, al cual atribuyen la catástrofe.

* * *

Como hemos dicho, el "Medjerda" navegaba continuamente de Francia a Argel; tenía a bordo buenos artilleros y era su marcha muy rápida. En tales condiciones podía escapar fácilmente de los ataques submarinos; esto, que indudablemente lo sabían los alemanes, les llevó a buscar un cómplice, que encontrarían con seguridad en el velero de casco gris, tras el cual se parapetó el submarino para lanzar el criminal torpedo.

¿No sería conveniente averiguar dónde para este velero y quién es su propietario?

* * *

Otro detalle. Antes de ser atacado el "Medjerda", el capitán del mismo, monsieur Got, vió flotando algunas latas iguales o muy parecidas a las que se utilizan para el transporte de gasolina.

LA GUERRA : COMUNICADOS OFICIALES

FRANCÉS — De la tarde

Las dos artillerías se mostraron bastante activas durante la noche entre el Soma y el Oise, así como en el frente del Aisne.

Esta mañana los alemanes pronunciaron violentos ataques contra la planicie de Craonne, al Norte de Reims y en la región de Maisons de Champagne. Todos estos ataques fueron contenidos por el fuego de la artillería y de la infantería francesas, retirándose después de haber sufrido serias pérdidas. Los franceses hicieron prisioneros.

En la región de Verdun los franceses ejecutaron dos golpes de mano con buen resultado, y que procuraron cierto número de prisioneros a los franceses.

En el resto del frente transcurrió la noche en calma.

ITALIANO

La actividad de la artillería, que se ha mantenido normal en el frente del Trentino y de la Carnia, ha sido más intensa a lo largo del frente de los Alpes Julianos, desde Tolmino hasta el mar.

Nuestros tiros han provocado explosiones e incendios en las líneas enemigas.

La artillería enemiga ha causado desperfectos en los edificios de Gorizia.

En pequeños encuentros en las alturas al Este del Torrente Versoibizza, hemos hecho una docena de prisioneros, de éstos un oficial.

Aviones enemigos han arrojado bombas sobre Isola Morosina y en otras localidades del bajo Isonzo, matando a un anciano.

Nuestros hidroaviones han renovado el bombardeo del campo de aviación de Prodecco, al Norte de Trieste. En un combate aéreo hemos derribado a un avión enemigo.

ALEMÁN — De la tarde

Frente francés.—Ejércitos del príncipe heredero Ruperto.—*Los grandes ataques de los ingleses han fracasado.*

Después de una violenta preparación de artillería, que se extendió sobre todo el campo de batalla de Arras, entre Lens y Queant, los ingleses emprendieron el ataque en las primeras horas de la mañana entre Gavrelle y el Scarpe, a los dos lados de la carretera Arras-Cambrai y cerca de Bullecourt contra nuestras líneas.

En Roeux lograron penetrar; en los demás puntos fueron rechazados por nuestro fuego y en luchas cuerpo a cuerpo, sufriendo el enemigo serias pérdidas.

Por la noche emprendieron nuevos ataques a los dos lados de Monchy, que fracasaron también bajo el fuego de nuestra artillería.

Las ventajas que los ingleses obtuvieron en Bullecourt fueron contrarrestados por un brillante contraataque efectuado por un batallón de la Guardia.

Hoy han empezado nuevas luchas por la posesión del pueblo.

Ejércitos del príncipe heredero de Alemania.—*Hubo calma al Norte del Aisne, pero la lucha de artillería ha aumentado sensiblemente en el Canal Aisne-Marne y en la Champaña hacia el Este hasta Tahure.*

Un ataque nocturno de los franceses a los dos lados de la carretera Corbeny-Pontavert fracasó.

El enemigo perdió el día 12, en luchas aéreas, 14 aparatos, 3 derribados por nuestras baterías antiaéreas.

Un aviador francés se vió obligado a aterrizar detrás de nuestras líneas.

Frente Oriental.—*No ha cambiado la situación.*

Frente de Macedonia.—*En las alturas de Lobropolje, al Este del Cerna y al Sur de Huma, rechazamos varios ataques enemigos. Las posiciones en estos puntos permanecieron íntegras en nuestro poder.*

SERBIO

Ayer un violento combate de artillería se desarrolló en el frente y nos apoderamos de las trincheras en la región de Lobropolic. En contraataques rechazados hicimos prisioneros. Atacamos igualmente en la región de Bokovo y Gratchanica.—Havas.

RUMANO

La artillería rusa bombardeó una batería enemiga cerca de Voraid y rechazó monitores enemigos que venían de Braila hacia Galatzi. Una escuadrilla arrojó bombas sobre el puerto de Kilia, sobre el Danubio.—Havas

¿Eran las que el velero de casco gris trajo al lugar del crimen para aprovisionar al submarino?

* * *

La magnitud de la desgracia nos impide extendernos en comentarios. No tiene el hundimiento del "Medjerda" parecido si no es con el del "Lusitania", en el que, como se recordará, murieron el doble de pasajeros.

¡Ojalá no tarden los autores y cómplices de tan horrendos crímenes en expiar la culpa que por ellos les alcanza!

En la playa de Salou
Indignación en Reus

Reus, 13, a las 22'15.

En la vecina playa de Salou, al anochecer, se han oído varios cañonazos. Se supone que se trata de algún submarino que perseguía a un barco.

— A medida que se van conociendo detalles del torpedeamiento del vapor-correo francés hundido frente a Ampolla, cunde la indignación en esta ciudad.

Un submarino hunde al vapor inglés "Zanoni"
Un vapor inglés de 6,000 toneladas sostiene un reñido combate con un submarino
Tres marinos muertos y varios heridos : Otros buques cañoneados.

Castellón, 13, a las 14'38.

A primeras horas de anoche se oyeron desde el Grao y por la parte de Levante, 8 cañonazos que causaron la natural intranquilidad entre la gente de mar.

Una hora después se oyeron dos cañonazos más, apercibiéndose dos buques que se refugiaron en la bahía de Benicasin, huyendo seguramente de un submarino.

Al despuntar el día estos dos buques salieron con rumbo a Barcelona.—Fernández.

Castellón, 13, a las 14'34.

El alcalde de Torreblanca comunica al gobernador lo siguiente:

"En la madrugada de hoy ha sido torpedeado el vapor inglés "Zanoni" de 6,000 toneladas frente al caserío de Torrenostra.

El "Zanoni" conducía carbón a Génova. La tripulación la componían 37 hombres.

Han desembarcado en Torrenostra el primero y tercer maquinista, el tercer oficial y dos marineros. Hay dos heridos leves. El resto de la tripulación desembarcó en Alcofebre, excepto 3 que han perecido.

Se prestó a los náufragos toda clase de auxilios. Quedan en Torreblanca esperando órdenes".—Fernández.

Castellón, 13, a las 14'35.

El alcalde de Alcalá de Chisvert telegrafía diciendo que en el tren mixto de Barcelona salen para Castellón 28 náufragos del vapor "Zanoni" torpedeado frente la playa de Alcofre.

Castellón, 13, a las 19'30.

En el tren expreso de Barcelona llegaron los 34 náufragos pertenecientes al vapor inglés "Zanoni", prosiguiendo viaje a Valencia. En la estación el agente consular de Inglaterra les obsequió con paquetes de cigarrillos.

El capitán del "Zanoni" se negó a facilitar nombres, limitándose a decir que el vapor fué cañoneado a cuatro millas y media de la costa frente Torrenostra.

El submarino le disparó 20 cañonazos, contestándole el "Zanoni" con otros varios, no pudiendo seguir haciendo fuego por habérsele roto el cañón.

Un tripulante chileno que habla español confirmó los anteriores detalles, añadiendo que se dirigía a Génova procedente de Newcastle.

El segundo maquinista, que pereció, se llamaba Dobson y tenía treinta y dos años.

Los marinos se salvaron en dos botes que tenían preparados desde el principio del bombardeo, pues venían huyendo a toda máquina para ganar el puerto de Vinaroz. Se muestran satisfechos de las atenciones de que fueron objeto por el vecindario de Alcalá, Torrenostra y Torreblanca.—Fernández.

Siguen los combates frente nuestro litoral

Castellón, 13, a las 19'23.

En todos los pueblos de la costa entre Vinaroz y Castellón se afirma haber escuchado durante la pasada noche un fuerte cañoneo.

Los viajeros que llegaron en los trenes de esta mañana afirman que al pasar cerca la costa oyeron zumbar horriblemente los cañones, lo cual demuestra que hubo diversos combates.

Junto a la escollera de Levante del Grao de Castellón se ha refugiado esta mañana un buque que huía del bombardeo. Zarpó luego para Barcelona.—Fernández.

Llegada de los náufragos del "Zanoni" a Valencia

Valencia, 13, a las 24.

En el mixto de Barcelona han llegado 34 tripulantes del vapor inglés "Zanoni", torpedeado junto a la playa de Torrenostra, frente a Torreblanca. Entre ellos figura el primer maquinista herido en el cuello y en una pierna, el cual con otros cuatro compañeros se hospeda en el Hotel Valencia.—Ariño.

LOS DEPORTES

Las carreras de caballos

Ayer, tercer día de carreras, hubo la misma o mayor animación que los otros días, corrieron los mismos caballos y vimos las mismas personas.

Después de dicho esto, parecerá que queramos significar que la gente se aburrió, que la fiesta desmerece. Pues nada de eso. Aquí, en Barcelona, por todos sitios nos vemos los mismos, pero hacemos como que no nos conocemos. No hay bastante contingente de personas que se dediquen a las fiestas de sociedad, para que puedan renovarse, y así sucede que, en todas las crónicas que reseñan aquellas fiestas, veréis los mismos nombres, que si sois un poco constantes, llegaréis a recitarlos de corrida en cadencioso sonsonete. Y teniendo que hacer el gasto siempre los mismos, lo único que acontece es que se reduce el número de fiestas de aquella naturaleza porque es imposible dar al abasto; pero, por lo demás, estamos tan acostumbrados, que lo damos como cosa natural y corriente. Si es en el Liceo, asistimos a la misma ópera siete y ocho días, y tan frescos. En bailes y fiestas de beneficencia, igual. Y si hay cuatro días de cuaresma, o vamos los cuatro días los mismos o tienen que cerrar. Ya no nos asusta la repetición. Por lo que se refiere a la gente, lo remediamos, salvo con el respectivo círculo de relaciones, pasando unos al lado de los otros como si no nos hubiésemos visto en la vida, y esto que a veces sabemos intimidades...

Tan habituados estamos al sistema, que la ausencia de alguien de la clientela, es notada en el acto y pasa a ser el tema de nuestras cábalas y comentarios.

Ayer, en las carreras, faltaban la baronesa de Maldá, la marquesa de Marianao, las señoras y señoritas de Errazquire, Durán de Abadal, marqués de Maristany, García-Faria, Ribas de Carreras, Ribas de Ros, Vigo, García-Conca, Cardenal, Turull, Rius, Monegal y algunas otras.

Aparte de la contrariedad producida por tales ausencias, la tarde transcurrió animadísima. Se siguieron con gran interés todas las carreras, muy especialmente la llamada «Gran Premio Barcelona», durante la cual se cruzaron numerosas apuestas.

El dinero se sintió, como en días anteriores, manifiestamente monárquico, pues casi todo se apuntaba a los caballos del Rey. Pero por esta vez la ganancia fué para los otros.

Casi todas las damas lucían nuevas «toilettes» que daban una variante a su conocida belleza.

La indumentaria masculina cada día adquiere mayor importancia. Pronto los hombres nos tendremos que preocupar de los sastres como las señoras de las modistas. En la antesala de aquéllos tendremos que pasar horas y horas y estudiar los nuevos figurines con más ahínco que las matemáticas o los problemas de ingeniería. Resulta poco «chic» ir dos días a las carreras con el mismo traje. Los que fueron de chaqué vuelven al otro día con traje de sport; el sombrero de copa gris debe alternarse con regularidad. Y así se sienta plaza de hombre elegante, que importa a veces mucho más que la de hombre culto o de dinero.

En un grupo despedíase la condesa de Romanones, que marchó anoche en el expreso para Madrid.

Se impresionaron varios trozos de película para una cinta cinematográfica, cuya protagonista será la conocida tiple Blanquita Suárez. Así, muchas de nuestras elegantes, que hoy hemos contemplado al natural, tendremos el gusto de volverlas a ver en cinta en cualquiera de nuestros cines.

El desfile en el Paseo de Gracia resultó más brillante, si cabe, que los otros días.

* * *

A las tres y media comenzaron las carreras.

Es la primera la del Premio Montseny: 2,300 pesetas. Distancia, 2,000 metros.

Se disputaban el premio los caballos «Manigero», del conde de la Maza y «Milton» del conde de la Cimera. Ganó éste último, invirtiendo 2'16 2/5. El «Manigero» empleó 2'16 4/5.

Las apuestas se pagaron a 7'50.

Se corrió en segundo término el Premio Tibidabo. (A reclamar) 2,000 pesetas. Distancia, 2,400 metros.

Tomaron parte en esta carrera «Fripón III», del duque de Toledo, «Pepito», del señor Maura Muñoz y «Batley», del marqués de Valderas.

Llegó primero el «Fripón III», invirtiendo 2'40 y segundo «Batley», que empleó 2'41 1/5.

Las apuestas se pagaron a 9'50.

Correspondía la tercera carrera al Gran Premio Barcelona en 18,000 pesetas; (13 mil al primero, 3,000 al segundo y 2,000 al tercero). Distancia, 2,400 metros.

Esta carrera despertó un interés grandísimo. El premio era importante y se habían inscripto buenos caballos.

El público siguió con avidez los incidentes de la carrera.

Tomaron parte los siguientes caballos: «Stanborough» y «County», del marqués de San Miguel; «Bacón» y «Explorateur», del marqués de Villamejor; «Baccara», del duque de Toledo; «Billycock», del conde de la Cimera.

Ganó el «Explorateur», empleando 2'35 4/5.

Colocados: «Explorateur» y «Baccara».

Las apuestas se pagaron a 30'50 las del ganador, 10'50 las del primer colocado y 7 las del segundo.

También se pagaron a 30'50 las apuestas por el caballo «Bacón» por ser de la misma cuadra que el ganador del premio.

La cuarta carrera correspondía al Premio Benimuslem: 2,500 pesetas. Distancia, 1,800 metros.

Se disputaron el premio los caballos «Grey» y «Sun», del marqués de San Miguel; «Irish» y «Emigrant», del marqués de Viana; y «Guat», del conde de la Cimera.

Ganó el «Irish», que empleó 2'.

Las apuestas se pagaron a 8.

La quinta y última carrera era la del Premio Cansado, militar vallas, 1,250 pesetas. Distancia, 3,200 metros.

Tomaron parte los caballos «Babieca», «Cyrano» y «Epsilon», de la Escuela de Equitación.

Llegó en primer término el «Epsilon», invirtiendo 3'15 2/5; y en segundo lugar el «Cyrano», que empleó 3'45 3/5.

Las apuestas se pagaron a 7.

Inmediatamente después de acabar esta carrera empezó el desfile del público.

FUTBOL

Campeonato de España
Madrid y Arenas empatan a 0

La verdad es que este Campeonato nos está resultando interminable.

Cuando ya parecía que estábamos listos con el partido de ayer, después de tantas demoras y prolongaciones, se les ocurre a los equipiers bilbaínos y madrileños no hacer ningún goal en toda la tarde, y aquí tienen ustedes que el «match» ha de repetirse mañana martes y vayan a saber si también habrá empate.

El público empieza a compartir con nosotros este cansancio y se aleja poco a poco de los partidos finales del Campeonato, sucediendo lo de ayer que si bien hubo mucho, no fué como otras veces un entradón ni mucho menos.

Pero entremos en materia.

En el campo del Español y a las órdenes de Paco Brú que actuaba de referée se alinearon los dos equipos en la siguiente forma:

Madrid: Teus, Erice, Múgica, Alvarez, Machimbarrena, Aranguren (E.), De Miguel, Sansinenea, Petit (René), Aranguren (S.).

Arenas: Jáuregui, Vallana, Armacchea, Uriarte, Bartomeu, J. M. Peña, Sesuinaga, Chacho, Muñoz, Suárez, Peña.

De «limnesmen» actúan Forns y Femenías y de jueces de goal Peris y Mora.

Sale el Arenas que juega con mucho empuje, pero el Madrid con la serenidad en él característica va parando los golpes y con el poderoso juego de Machim traslada al poco tiempo el dominio al campo contrario.

El fuerte viento que hace dificulta algo las jugadas. Sin embargo, puede notarse desde el primer momento que la lucha será empeñada y, en efecto, después de un dominio alternado los norteños cogen el balón por su cuenta y Chacho avanza solo y larga un «shoot» que Teus para muy bien como él sabe hacerlo.

Dominan otra vez los madrileños y ahora es René Petit, el incansable, que larga un zambombazo, pero Jáuregui, el portero bilbaíno es la Providencia en persona y para la pelota magistralmente.

De Miguel tiene que retirarse por haber sufrido una lesión en un brazo a causa de una carga.

Y sin nada más de particular se acaba la primera parte.

Empieza la segunda con nuevos ánimos, pero el «Madrid» juega con sólo diez jugadores. De Miguel continúa curándose.

A pesar de ello los madrileños, con gran serenidad, desarrollan un juego de combinación que desconcierta a sus contrarios.

Al poco rato reaparece De Miguel y juega de nuevo. El «Madrid» va creciéndose, y el «Arenas» disminuyendo, pues su juego duro y sin arte no nos convence.

Sin embargo, como los chicos son valientes, a pesar del dominio madrileño hacen algunas arrancadas que no traen consecuencias gracias a la buena colocación de las defensas madrileñas.

Va transcurriendo el tiempo y por ahora no se ve la solución. El «Madrid» continúa dominando, pero sus delanteros no tienen el suficiente empuje para marcar ningún tanto. En vista de ello Machim, que juega colosalmente, larga desde su sitio de medio centro un soberbio zambombazo que, gracias a Jáuregui, que lo para también magistralmente, o si no era el goal de la tarde.

Otros dos «shoots» para el portero bilbaíno, todos estupendamente. Gracias a él no marcan los madrileños ningún goal.

Llegado, pues, el fin del tiempo reglamentario, se reunen jugadores y árbitro y se acuerda prorrogarlo por veinte minutos más.

Empieza, pues, de nuevo el juego, y el «Arenas» domina a los madrileños durante un rato, pero no puede tampoco marcar ningún goal.

De nuevo el dominio es alternado y se juega mucho por ambas partes, siempre sin resultado práctico.

En vista de ello, terminados los veinte minutos de prórroga, se acuerda suspender el partido y celebrarlo de nuevo mañana, martes.

En conjunto el «match» nos ha dado la impresión de que el «Madrid» es mejor equipo que el «Arenas». Este último se parece en su juego algo a nuestro «España», pero algo nada más, por lo duro, porque en nuestra modesta opinión como jugar juega mucho peor.

Las excepciones, que siempre las hay, deben hacerse en honor al portero Jáuregui, muy bien colocado y parando lo imparable; el medio centro Bartomeu y las defensas. Eso en cuanto al Arenas.

En cuanto al «Madrid», Machimbarrena estupendo; René Petit infatigable, y los demás bien casi todos, pues en realidad no pueden hacerse excepciones con el equipo madrileño. Tal vez el peor fué Sotero Aranguren.

Paco Brú de «referée», estuvo muy deficiente en la primera parte. Después algo mejor. En conjunto sufrió muchas distracciones.

NAUTICA

El resultado de las eliminatorias para las regatas inter-club y locales que organiza el Club de Mar del C. A. D. C. I., con motivo de las fiestas del «Aniversari» del Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de l'Industria» que han tenido lugar esta mañana, han dado los resultados siguientes:

1. Rovira, en 5 minutos, 32 segundos 4/5.

2.º Dalmau, en 5 minutos, 34 segundos 3/5.

3.º M. Valls, en 5 minutos, 57 segundos 3/5.

4.º J. Valls, en 6 minutos, 19 segundos

5.º Buxó, en 6 minutos, 22 segundos 1/5.

6.º Martínez, en 7 minutos, 9 segundos 1/5.

7.º Vives, en 7 minutos, 50 segundos 3/5.

Se corrió la prueba con el canot a couplo «Gavot», en un recorrido de 750 metros una virada, quedando para la final los seis tripulantes clasificados primeramente.

«Canot» a dos remeros y timonel:

Tripulación Fau, en 6 minutos, 26 segundos 4/5.

Tripulación Planellas, en 6 minutos, 28 segundos 1/5.

Tripulación Camps, en 6 minutos, 58 segundos 2/5.

Tripulación Mariné, en 7 minutos, 4 segundos 4/5.

Tripulación Morlá, descalificada por no haber virado en la boya.

Se corrió esta prueba con el canot «Brunzent», y su recorrido fué de 1,000 metros, una virada.

Quedan para la final, las tres tripulaciones clasificadas primeramente.

De las tripulaciones de canoa a doce remeros y timonel, habiéndose retirado la de Rivas, quedó designada la patroneada por Martínez para tomar parte en la final.

La prueba final tendrá lugar el domingo próximo, dando comienzo las regatas a las cinco en punto de la tarde.

* * *

Por la tarde han tenido lugar la segunda y definitiva prueba de las eliminatorias de canot a dos remeros y timonel para designar las dos tripulaciones que deberán representar al Club de Mar en las regatas de esta clase que se correrán con motivo del Campeonato de España.

Los resultados obtenidos son los siguientes:

1.º Tripulación Martínez: canot «Brunzent», en 6 minutos, 9 segundos 3/5.

2.º Tripulación Fau: canot «Brunzent», en 6 minutos, 15 segundos 2/5.

3.º Tripulación Riba: canot «Englantina», en 6 minutos, 30 segundos.

4.º Tripulación Puig: canot «Englantina», en 6 minutos, 36 segundos.

Sumados los resultados presentes con los de la prueba anterior, da la clasificación siguiente:

1.º Tripulación Fau: en 12 minutos, 10 segundos 4/5.

2.º Tripulación Martínez: en 12 minutos, 11 segundos 1/5.

3.º Tripulación Riba: en 12 minutos, 45 segundos, 1/5.

4.º Tripulación Puig: en 13 minutos, 6 segundos 4/5.

— Los resultados de las eliminatorias de canots a dos remos y timonel del R. C. Marítimo, celebradas también ayer tarde, fueron los siguientes:

1.º Equipo Giner, 6 m. 11. 1/5.

2.º Idem Ferrer, 6 m. 22 s. 2/5

La distancia era asimismo de 1,000 metros con una virada. El equipo vencedor deberá representar al R. C. Marítimo en las regatas del día 27, tripulando el canot «Desengany».

— Ayer por la mañana se verificó la 3.ª prueba de la Copa R. C. Náutico para yates de la serie Hispania, pertenecientes al Club de Mar y R. C. Náutico.

Los resultados fueron los siguientes:

1.º «Sageta» (tripulación Rivas y Campos).

2.º «Faust» (idem Sancho y Rivas).

3.º «Horitzó», idem Gusils y Sibil).

4.º «Gamba» (idem Sarsanedas y Seriñá).

5.º «Xalod II» (idem Ribó y Biosca).

El recorrido era de unas 3 millas al triángulo. Reinó fuerte viento de Levante a rachas.

NATACION

El Club de Natación Barcelona verificó ayer mañana la carrera de 200 metros con un viraje, anunciada.

Tomaron la salida 22 nadadores y los diez primeros se clasificaron por este orden:

1.º J. Cuadrada, 2 m. 39 s.
2.º Berdemás, 2 m. 40 s.
3.º Armanguó, 2 m. 50 s.
4.º Granados, 3 m.
5.º La Viña, 3 m. 5 s.
6.º Pope, 3 m. 6 s.
7.º Jorro, 3 m. 45 s.
8.º Cardona, 4m. 7 s.
9.º Fabregat, 4 m. 31 s.
10. Piconell, 4 m. 32 s.

Los restantes no se cronometraron.

El estado del mar no permitió efectuar la carrera del C. N. Atlético anunciada también para ayer.

El Barcelona tuvo que verificarlo dentro el puerto.

El domingo próximo se repetirán las mismas pruebas.

CICLISMO

En el circuito de Mataró-Argentona-Vilasar-Mataró celebróse ayer las carreras ciclistas anunciadas.

El resultado de la primera (dos vueltas, 31 kilómetros), fué el siguiente:

1.º J. Sala, 1 h. 9 m. 9 s.
2.º L. Ramírez, 1 h. 11 m.
3.º N. Méndez, 1 h. 11 m. 5 s. 1/5
4.º M. Gomila, 1 h. 11 m. 5 s. 2/5
5.º J. Farrés, 1 h. 11 m. 5 s. 3/5.
6.º J. Oriol, 1 h. 17 m. 45 s.
7.º J. Rama, 1 h. 24 m. 22 s.
8.º J. olé, 1 h. 24 m. 25 s.
9.º F. Soteras, 1 h. 41 m. 23 s.

En la segunda prueba (una vuelta, 15 y 1/2 kilómetros), se clasificaron: 1.º, M. Gobern; 2.º, J. Montserrat; 3.º, C. Linares; 4.º, S. Jaumandreu; 5.º, E. Antonietti; 6.º, J. Renom; 7.º, J. Ponjoan, y 8.º, M. Arissó.

SPORT VASCO

Los dos partidos celebrados ayer mañana en el Frontón Condal por los socios de la R. S. S. V. fueron:

Primer partido: Pérez y Soler Roig, rojos, contra Arana y Gumbau, azules. Ganaron éstos por 40 a 33.

Segundo partido: Gomila y Palmada, rojos, contra Bó y Rovirosa, azules. Triunfaron los azules por 40 tantos a 28.

COPA "LA PUBLICIDAD"

Dentro breves días hará entrega nuestro diario de esta hermosa Copa de plata, que para las regatas de Campeonato que el Real Club Marítima organiza para el día 27, ofreció a dicho Club, y que se disputará en la prueba de canoas a doce remeros y timonel.

TIRO NACIONAL

Según estaba anunciado, en el programa de ayer domingo, tuvo lugar la tirada de arma corta, a 25 metros, en el polígono de la Representación provincial del Tiro Nacional de Barcelona, disputándose los tiradores cinco premios, que fueron ganados por los señores siguientes:

1.º Don Buenaventura Durán, con 90 puntos; 2.º don Carlos Nuernberg, con 83 puntos; 3.º don Nicomedes Martínez, con 78 puntos; 4.º don Henry W. Brow, con 76 puntos, y 5.º don Camilo Cots, con 73 puntos.

Notas de sociedad

Ha sido pedida la mano de la señorita Enriqueta Busquets, hija del comerciante de vinos de esta ciudad, para el joven don Jaime Sanés, hijo de una distinguida familia barcelonesa.

TEATROS

Novedades

En la tarde de hoy lunes, se inaugurarán en el teatro Novedades las secciones «vermouth». En la primera función se pondrá en escena la popular opereta, del maestro Pablo Luna, «Los cadetes de la Reina», que será interpretada por la primera tiple Amparo Romo y por el barítono señor Rausell.

A continuación se estrenará en este teatro, la revista de gran espectáculo, del maestro Penella, «El amor de los amores», en la que raya a gran altura la renombrada tiple cómica Blanquita Pozas.

Por la noche figurará en los carteles la ópera popular española, «El gato montés» partitura en la que la compañía alcanza merecido éxito.

"El tesoro"

A los celebrados pintores escenógrafos Mauricio Vilumara, Salvador Alarma y José Castells, ha sido encargado por la empresa del teatro Cómico, el magnífico decorado que figurará en la nueva obra del maestro Amadeo Vives, «El tesoro», cuyo estreno tendrá lugar en dicho teatro en la velada inaugural de la temporada de verano.

La última partitura del maestro Vives, obtuvo últimamente en el teatro de la Zarzuela, de Madrid, clamoroso éxito.

Tívoli

Una de las primeras obras dramáticas que la eminente Carmen Cobeña reprisará en las secciones «vermouth», del teatro Tívoli, será el emocionante drama, de Santiago Rusiñol, «La madre» en cuya interpretación la ovacionada actriz ha triunfado ante todos los públicos.

En breve será reprisada la maravillosa escenificación que los aplaudidos hermanos Quintero realizaron de la joya de las novelas galdosianas, «Marianela».

Romea

La compañía dirigida por el notable primer actor Luis de Llano y en la que figura la eminente primera actriz doña Antonia Plana, inaugurará una temporada de 30 funciones, que principiará el día 30 del corriente, en el teatro Romea.

Gaceta Musical

En el concierto que esta noche celebra en el Palau de la Música Catalana la «Associació d'Amics de la Musica», se ejecutará el siguiente programa:

I. «Concerto núm. 6», para orquesta de cuerda, Rameau.

II. «Sor Mónica, Couperin» «Gavota y variaciones en la menor», Rameau; «Le cou-cou», Daquin; «Sonata en mi y Sonata en fa menor», Scarlatti. Piano.

III. «Concerto en re menor», para piano, con acompañamiento de orquesta de cuerda, J. S. Bach.

La interpretación de la parte orquestal correrá a cargo de la orquesta de la «Associació», que dirige el maestro Pujol.

Nota sobresaliente de esa décima cuarta sesión de los «Amics de la Música» será, sin duda, la importante colaboración que en ella tendrá el eminente pianista don J. Joaquín Nin, artista cuyo exquisito, triunfante en todas partes, podrá manifestarse plenamente en la interpretación de las interesantes obras de los clavecinistas que figuran en la segunda parte del programa y en el «Concerto» de Bach, obra de la que nuestro artista hace una creación.

* * *

El famoso autor del poema musical «L'Etranger», M. Vicent d'Indy, nuestro ilustre huésped, que, como saben nuestros lectores debe dirigir el tercer concierto de la serie de seis de Música Francesa, que se darán en el Palau de la Música Catalana, colaborará personalmente en la sesión que, como segundo de estos conciertos se anuncia para el próximo martes por la noche, ejecutando la parte de piano del «trío en si bemol», original suyo, para dicho instrumento, clarinete y violoncello.

Esta circunstancia dará relieve e interés a este segundo concierto de la serie que el público tendrá ocasión de conocer un nuevo aspecto de la personalidad musical de d'Indy, el gran músico francés que tantos admiradores cuenta en Barcelona.

TOROS

En la Monumental

Ayer se celebró con un lleno a rebosar, una novillada en la Monumental.

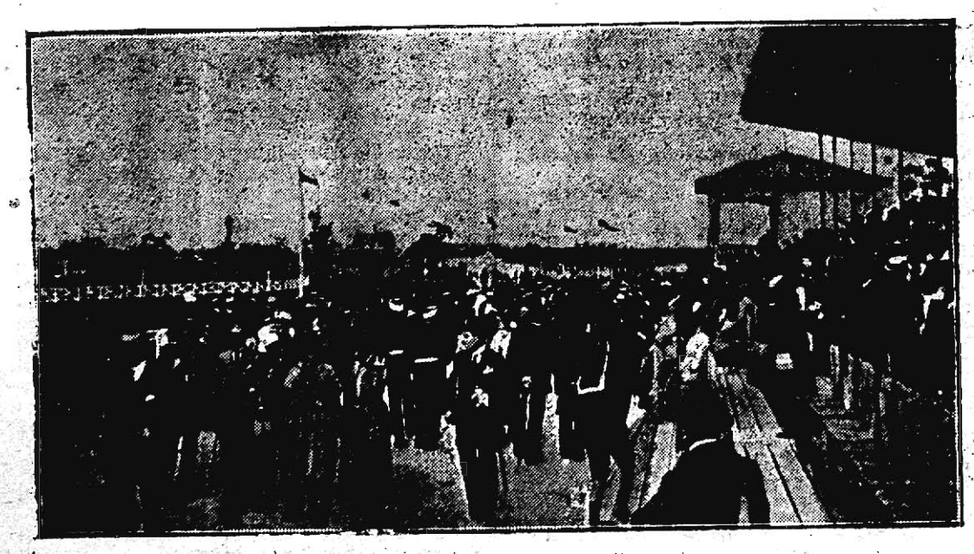
Se lidiaron seis bichos de la viuda de Soler, actuando de matadores los aplaudidos novilleros Vaquerito y Nacional.

El ganado fué desigual. Algunos de los novillos mansurronearon. En cambio, otros, demostraron bravura y poder.

Uno fué fogueado.

Los matadores procuraron cumplir con el capote y con el estoque. No hicieron nada que sobresaliese, pero demostraron su buena voluntad, y, el público agradeció el buen deseo.

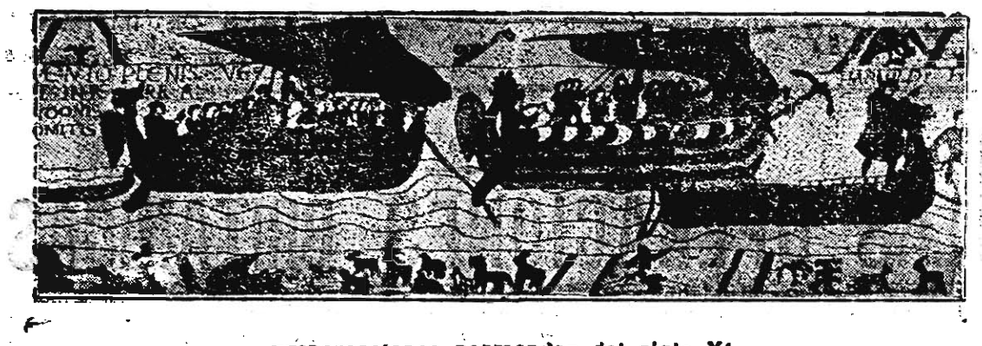
Tanto Vaquerito como Nacional, apelaron, para quedar lo mejor posible, a todas las suertes del repertorio, por lo que la corrida fué animada, aunque no lograra despertar un gran interés.



Las carreras de caballos.—Durante el paseo frente las tribunas

DEL PUERTO Y DEL MAR

La marina mercante francesa



Embarcaciones normandas del siglo XI

En España, donde el torpedeamiento de buques mercantes en nuestras costas, constituye un "espectáculo nacional", es inútil la protesta. Cuando nuestros compatriotas no se indignaron por haber sido hundido 37 buques españoles, ni por las víctimas ocasionadas, menos protestarán ahora por el nuevo crimen alemán matando a indefensos pasajeros del vapor francés "Medjerda", correo de Francia a Argelia. Recordemos, pues, al menos, algo de la gloriosa marina mercante de la vecina República.

Comentaremos deleitándonos con recuerdos que, para los españoles, ante el pseudo-triunfo de la piratería científica, no existen. Creen todavía que los heroísmos marítimos han sido inventados junto con el "U-X".

Seiscientos años antes de la Era cristiana, los griegos fundaron el puerto de Marsella el cual adquirió un gran predominio en el comercio mediterráneo, hasta que en época de Carlomagno lo hostilizaron los sarracenos. Pero este Emperador, y su hijo Carlos dedicaron preferente atención a combatir a los piratas de entonces, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, por lo cual fundaron el puerto de Boulogne.

En los siglos XI y XII, en Marsella se construían buques de 500 y 600 toneladas, que tan eficaces fueron para las expediciones de los cruzados. Florecieron por aquel tiempo los puertos de Burdeos, Olorón y La Rochelle que sostenían el comercio con Inglaterra, y los de Bayona y San Juan de Luz de donde partían expediciones de ardidos marinos para los mares australes, practicándose en la pesca de la ballena.



Emile Pereire, fundador de la "Compagnie Générale Transatlantique"

Precisamente de esta época es cuando se tienen noticias exactas de los primeros navieros, precursores de los que hoy día les cabe el honor de haber fundado grandes empresas. Uno de los más célebres que recuerda la historia, es Jaques Cœur, comerciante de Montpellier, quien comprando un barco tras de otro, logró poseer una hermosa flota mercante, la más importante hasta entonces. No hicieron menos los armadores de Dieppe y Ruan con sus excursiones a las costas occidentales.

Durante esta época de renacimiento marítimo y estimulante rivalidad entre Francia e Inglaterra, se intenta la construcción de grandes unidades, entre ellas la "Gran Nau Françoise" y el "Carracón", que pretenden el "record" de grandiosidad batido por el inglés "Great Harry" que fué consumido por un incendio en Wolwich el año 1553.

Ya en 1504 los franceses habían llegado a las costas del Brasil, y frecuentó mucho aquellas costas el célebre naviero de Dieppe, Ango, a quien Francisco I visitó en su propia casa y le confirió títulos nobiliarios.

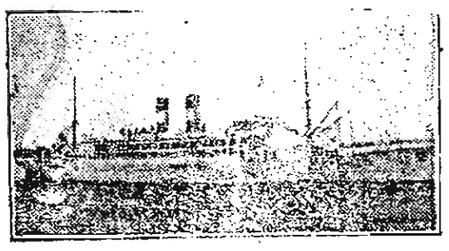
El cardenal Richelieu dió un gran impulso al comercio marítimo, pero quien dió mayores días de gloria a la marina francesa fué el ministro de Luis XIV, Colbert. En 1664 tenía Francia 2,400 buques de comercio; y la marina militar que en 1661 tenía tan sólo 30 buques cuando la paz de Nimègue, alcanzó la suma de 276 en 1678.

En un resumen de las lecciones de la Historia de la Navegación que sirve de texto en la Escuela náutica de Barcelona encontramos el siguiente párrafo: "La marina en Francia data realmente de la época de Luis XIV. Estaba reservado a Colbert el crearla, aunque debe reconocerse que ya anteriormente había hecho Francia varias tentativas".

Colbert, desde los primeros días de encargarse del Gobierno de la nación recomendó al Rey la grandeza en el mar, mandando proceder a una carena general de todos los buques que aún podían navegar, vendiendo las galeras inservibles y comprando barcos nuevos en Holanda, Dinamarca y Suecia; haciendo venir de dichos países todos los materiales para la carena, construcción y armamento.

En 1665 la escuadra de vela comenzaba a tener cierta importancia y cuatro años después habla Colbert de "la envidia que sienten los ingleses al ver el aumento de la marina del Rey de Francia" y añade cinco años después que "S. M. tiene motivos para creer que su poderío marítimo es superior al de los ingleses y al de los holandeses".

El tipo principal de los buques de esta época fué la galera, cuyo prototipo era "La Reale". "No llegaba a Marsella ninguna persona de distinción sin que el intendente del arsenal le obsequiase con un paseo a bordo de esta galera". "Aquel día vestían mejor los forzados; las banderolas, las flámulas, los estandartes y los pabellones de tafetán, en las que estaban bordadas de oro y seda



El "Salta", de la "Société Generale des Transports Maritimes a Vepour". Construído en La Seyne-sur-Mer

las armas del soberano, flotaban al viento; cubríanse de damasco carmesí los bancos de popa..."

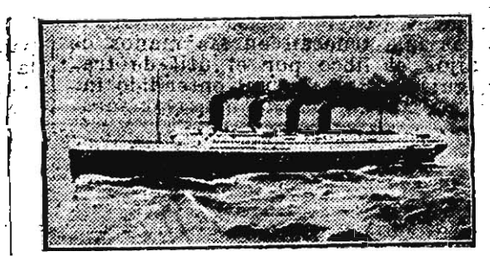
Nada importante hay que añadir a esta breve noticia, sino que en 1783 se promulgaron los primeros decretos regularizando el servicio de los paquebots franceses con América. Francia contribuyó en gran parte a la transformación de la navegación a vela por vapor, y Sauvage, un francés, inventó la hélice.

La primera empresa particular para el transporte del correo y pasaje fué la propietaria del "Scamandre" que hacía el servicio del Mediterráneo. Sin embargo, hasta después de la revolución de 1848, no se sintió la necesidad de apelar a la industria privada, subvencionada por el Gobierno, para el desarrollo de la marina mercantil. La primera que se fundo en Francia fué la de "Messageries Maritimes" cuyas fotografías de sus fundadores honran hoy estas páginas. Su primer buque fué el paquebot "Osiris".

Inútil es recordar los servicios que han prestado a Francia las "Messageries Maritimes" durante la guerra de Crimea y la expedición de Siria. Fueron tales que el Gobierno se apresuró a conceder a la Compañía la línea del Brasil en 1857 y la del Indo-China poco tiempo después.

Se fundaron luego otras importantes Compañías como "Le Compagnie général trasatlantique" en 1854, la "Compagnie de Chargeurs reunis", la "Compagnie navale de l'Oceanie", la "Compagnie de Navegation Mixte" y otras no menos importantes.

Hoy Francia ha comprendido de nuevo la necesidad de poseer una gran marina mercante, y contrarrestan los efectos de la funesta guerra submarina dando un gran impulso en sus astille-



El paquebot "France", de la "Compagnie Transatlantique". Cuatro hélices. Construído en los talleres de Saint-Nazaire

ros donde se construyen unidades de gran tonelaje que vendrán pronto a reemplazar el que ha sido hundido por los modernos piratas, contra los cuales combate Francia con el mismo ardor, el mismo heroísmo e igual abnegación que en otros tiempos. Por esto merece nuestra admiración, y hoy que al hundimiento del "Medjerda" nada podemos ofrecerle, le dedicamos como recuerdo, como una oración, esta modesta página.

J. QUINTANA

Vigía Marítimo del Castillo de Montjuich

Día 11.

Observaciones meteorológicas. — Al orto viento al NE. fresco, círculo cubierto y calimoso. A las doce del día E. también fresco, círculo con nubes y horizontes claros, y al ocaso sigue el tiempo del mismo modo, marejada del E.

Movimiento de buques al anochecer. — Demoran al E. dos pailebots y una balandra que vienen de popa. Por el S. un bergantín goleta y un pailebot que pasan a Levante y una goleta que pasa a Poniente y al SO. una polacra goleta y un pailebot que van en popa

Detalles del torpedeamiento del vapor inglés "Zanoni"

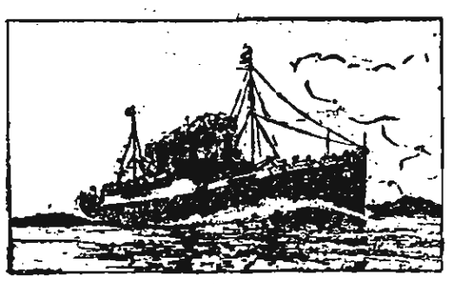
Ampliando las noticias del torpedeamiento del «Zanoni», nos transmite los siguientes datos nuestro corresponsal en Castellón:

El buque inglés era de seis mil toneladas e iba abarrotado de carbón.

La travesía desde Inglaterra había a hecho sin incidentes desagradables, teniendo la fortuna de rehuir los encuentros con los submarinos.

Un marinero inglés nos dijo:

En la noche del sábado navegábamos a eso de las ocho y media cerca dela costa de Castellón de la Plana. Teníamos tiempo y calma con neblina bastante intensa y cerrazón completa. Los tripulantes aun no nos habíamos acostado, cuando a la citada hora, hallándose el buque frente a la playa de Torrenostra, el ruido de un cañonazo les sorprendió, indicándoles la presencia de un



El paquebot a cuatro hélices "Lutetia", de la "Compagnie Sud-Atlantique"

submarino, aunque todos sus esfuerzos por divisar al buque enemigo fueron inútiles, ya que en un ámbito de 4,000 metros nada pudieron distinguir.

Ignoran cuál fuera en aquel instante la situación del sumergible alemán.

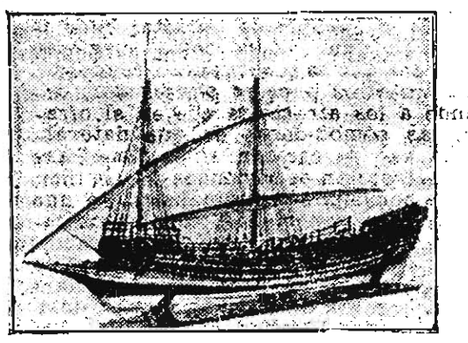
Inmediatamente el capitán, dándose cuenta del peligro, dió orden de que se apercibieran todos a la defensa y mandó que se repeliera el ataque, disparando sobre el buque, haciendo fuego hacia la parte donde se suponía estaba el submarino.

Iba a cumplimentarse la orden del capitán, pero antes de que nuestro cañón pudiera ser disparado, un segundo cañonazo del submarino desmontó nuestra pieza, dejándola inservible.

Por ello quedamos en una situación de inferioridad verdaderamente comprometida, que nos puso a merced del enemigo.

Dándonos cuenta de nuestra indefensión, el capitán dispuso que se echaran al mar los botes salvavidas, y en un instante quedó cumplimentada esta orden.

Apenas habíamos arriado los botes, otro torpedo enemigo dió en el centro de la cámara de máquinas, destrozándolo completamente.



Modelo de galera francesa del siglo XVII La "Dauphine"

Aún no repuestos de la impresión que el tremendo ruido del disparo nos había producido, notamos que la avería era gravísima, porque el buque comenzó a hundirse rápidamente.

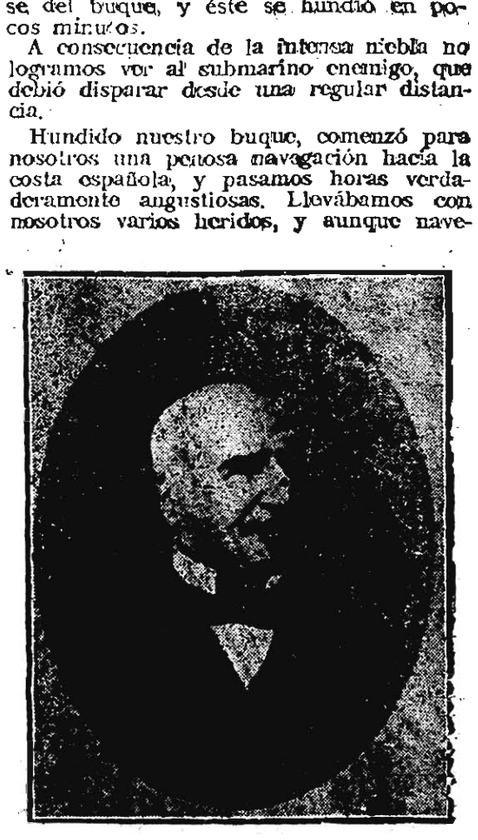
Al asalto tomamos los botes y nos alejamos del buque que se hundía, sin haber podido salvar, recogiéndolo, a un maquinista que, al dar el torpedo en la cámara, se hallaba a la puerta del departamento de máquinas, y resultó herido, cayendo al suelo. Allí quedó el pobre compañero, a quien no se pudo salvar por la rapidez con que sucedió todo lo relatado, y se hundió con el buque.

El marinero inglés dedicó un sentido recuerdo a su compañero muerto, mostrándose verdaderamente apenado por la desgracia.

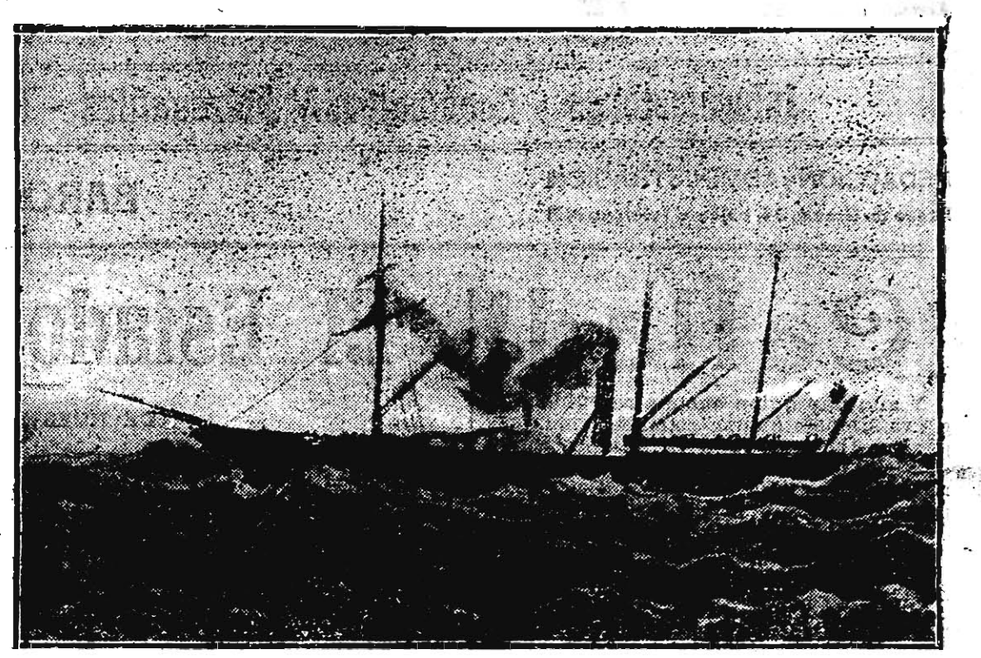
Los dos botes comenzaron a alejarse del buque, y éste se hundió en pocos minutos.

A consecuencia de la intensa niebla no logramos ver al submarino enemigo, que debió disparar desde una regular distancia.

Hundido nuestro buque, comenzó para nosotros una penosa navegación hacia la costa española, y pasamos horas verdaderamente angustiosas. Llevábamos con nosotros varios heridos, y aunque nave-



Armand Béllo, fundador de "Mesageries Maritimes"

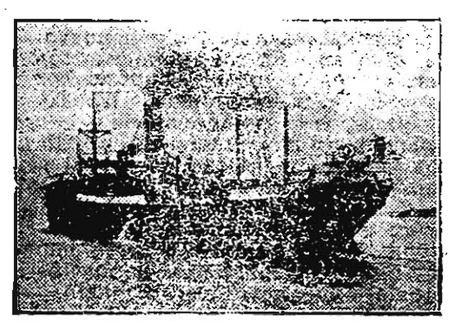


El "Osiris", primer buque de la Compagnie des Messageries Maritimes"

gamos cerca los dos botes, no sabíamos ciertamente cuántos se habían salvado.

Con la terrible impresión del suceso de que acabábamos de ser víctimas, y en un estado muy deplorable, sin haber podido salvar nada de lo que llevábamos, navegamos anhelosos hacia la costa, y logramos divisarla después de la media noche.

Desembarcamos al fin en la playa de Torreblanca, y allí pudimos ver que estábamos salvos todos los tripulantes ex-



El "tramp" "Saint-Louis", construído en los astilleros del Loire para la Compañía de "L'Océanie"

cepto dos maquinistas. Yo sólo puedo hablar de la suerte que corrió uno de ellos, el que murió a la puerta del departamento de máquinas; del otro compañero no sé nada. Sólo sé que de los 31 tripulantes que íbamos en el «Zanoni», faltaban los dos maquinistas.

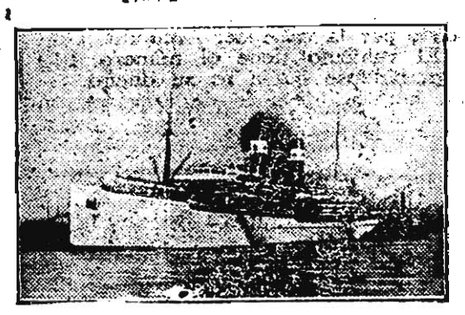
Llegamos a Torreblanca fatigadísimos, muertos de cansancio. Entre nosotros estaban el primer oficial, que resultó herido ligeramente, y el primer maquinista, que tenía una herida de importancia en la cabeza, y otra de menos consideración en el cuello. A nuestra llegada salieron a recibirnos numerosos marineros españoles de Torreblanca, las autoridades españolas de dicha población, y se nos prestó toda clase de auxilios, facilitándosenos comida, vestidos y alojamiento confortable. Después de presentarnos y hablar nuestro capitán con el jefe de Marina de Torreblanca, salimos para Castellón, donde se nos dispensó una acogida verdaderamente cordial.

En el correo de Barcelona hemos llegado a Valencia y nos hemos presentado al cónsul de nuestro país, que nos ha atendido solícitamente.

Por último nos dijo el marinero inglés que no extrañemos el silencio del capitán del «Zanoni», porque estaba prohibido a todo marino inglés dar cuenta de los torpedeamientos de buques de la Gran Bretaña, y especialmente dar detalles de sucesos de esta índole.

Nos suplicó que no nos refiriéramos a él en nuestra información publicando su nombre, y aún tuvo frases amables para la ciudad, que dijo le había gustado mucho.

Nosotros agradecimos al marinero que hubiese roto la consigna en nuestro obsequio, y dejamos que se entregase de nuevo al reposo.



El paquebot de dos hélices "Adle", de la Compañía "Chargeurs Réunis". Construído en Dunkerque

La censura y los submarinos

Nuestro corresponsal en Almería depositó en Telégrafos, el día 10 del corriente, el siguiente despacho al que no se dió curso:

"PUBLICIDAD.—Anoche se oyeron varios cañonazos en dirección a Cabo Gata. Por radiogramas expedidos por un buque inglés se sabe que este fué perseguido por un submarino desde 40 millas por fuera del Cabo hasta cerca de las aguas jurisdiccionales, desapareciendo después de un combate de más de dos horas, durante el cual sufrió alguna avería por la proa el barco inglés, que reparó provisionalmente en un fondeadero cerca del Cabo, siguiendo después viaje."

El censor de Almería creyó, sin duda, que después de tachar el telegrama, el resto de España no se enteraría de que también en aquellas costas los submarinos hostilizan a los buques beligerantes y neutrales. Pero he aquí que llegan a nuestra redacción los siguientes periódicos de Almería: "La Crónica Meridional", "El Día" y "La Independencia", publicando amplia información.

De "La Crónica Meridional":

"Durante todo el día de ayer se hicieron diversos comentarios en cafés y círculos de recreo sobre la noticia que publicamos referente al combate naval que se oyó en nuestra capital en la madrugada anterior.

Como en principio las noticias eran un tanto confusas y lo avanzado de la hora nos impedía ser más extensos, hoy ampliamos la información, aunque no lo exacta que nosotros deseáramos, porque en los centros oficiales, aunque no desconocían el hecho, tampoco se mostraban propicios a hacer manifestaciones en este sentido.

El combate, según se decía, calcúlase que se trabó entre un buque inglés y un submarino alemán a unas 40 millas de Cabo de Gata.

Se decía que el buque se encontraba a las dos y media de la mañana a 40 millas de este puerto; que a las tres había avanzado a 30 y más tarde se hallaba a diez millas de Almería, comunicando por la radiografía de que iba provisto, que llegaba a este puerto a reparar averías.

Como también se decía que debido a un cañonazo tenía casi destruído el castillo de proa, no era inútil suponer que el buque debía entrar, pero las esperanzas de cuantos creían recibir emo-



Isaac Pereire, fundador de la "Compagnie Générale Transatlantique"

ciones quedaron defraudadas, porque el vapor no llegó, suponiéndose, no sin fundamento, que se agruparía a otros que sobre las seis de la mañana cruzaron estas aguas con rumbo a Gibraltar.

Desconócese la situación en que quedaría el submarino.

* * *

Sobre el nombre del buque, desde bien temprano eran varios los títulos que corrían.

Pero el vapor que sostuvo el combate con el submarino es el "Kasenga", de 2,923 toneladas netas, perteneciente a la importante Compañía Bucknal Ellerman Line.

Este buque puede elevar su carga máxima a 6,500 toneladas.

* * *

Ayer mañana, unas horas después de ocurrido el combate entre el vapor inglés y el submarino, cruzó el trasatlántico español "Reina Victoria Eugenia", y parece ser que por la radio se le preguntó sobre si había observado algunos vestigios de naufragio o hundimiento, contestando a poco que nada hubo hallado en su recorrido por la costa levantina.

Por tanto, cuantos suponían que el vapor inglés había sido hundido, quedan fuera de la realidad tales hechos.

Estas fueron las noticias que sobre el combate naval desarrollado frente a las aguas de Almería, podemos facilitar a nuestros lectores."

Movimiento del puerto

Buques entrados

Procedente de Palma de Mallorca el vapor español «Mallorca».

De CCastellón, el vapor español «Torreblanca».

De Génova, el vapor español «Norden».

De Cette el vapor español «Macarena».

De Manila, el vapor americano «Rigel».

De Portvendres, el laud «San Antonio».

De ídem, el laud «Joven Trinidad».

FELIU Y BRUGUE

Aduanas - Transportes - Tránsitos - Consignaciones - Subastas - Embarque

Servicio especial para CUBA Y BUENOS AIRES — Servicio de transportes combinados de domicilio a domicilio con los principales puertos de ESPAÑA, MARRUECOS Y CANARIAS

Rambla Santa Mónica, 4 Teléfono 3694

INFORMACION DE LA GUERRA

Radiogramas de la "Compañía Nacionalde Telegrafía sin hilos", telegramas y cablogramas de la "Agencia Havas" y de nuestros corresponsales particulares

RAID AEREO SOBRE INGLATERRA

Destrucción de tres aeroplanos alemanes

Londres, 26, a las 22.

Lord French, comandante en jefe de ls fuerzas del interior, publica la comunicación siguiente:

Una fuerte escuadrilla de aviones enemigos emprendieron con 16 aparatos un ataque al Sudeste de Inglaterra, ayer, entre cinco y mèdia y seis y media de la tarde.

Fueron lanzadas bombas sobre diferentes localidades, casi todas en una villa y muchas de ellas en las calles, causando pérdidas considerables entre la población civil.

Numerosos almacenes y casas sufrieron graves daños.

Las pérdidas totales, según los partes de la policía, se elevan a 76 los muertos y a 174 los heridos. Entre los muertos hay 27 mujeres y 23 niños. De otra parte, 43 mujeres y 19 niños fueron heridos.

Los aeroplanos del cuerpo de aviación militar persiguieron al enemigo, que fué atacado a su regreso por numerosas escuadrillas del cuerpo de aviación naval que regresaban de Dunquerke. Se sabe que estas escuadrillas derribaron a tres aeroplanos enemigos.

Londres, 26, a las 23.

El Almirantazgo publica la siguiente comunicación sobre la destrucción de tres aeroplanos enemigos:

Ayer numerosos aparatos enemigos que regresaban de un raid ejecutado sobre Inglaterra fueron atacados encima del mar por aviones del cuerpo de aviación naval.

El encuentro tuvo lugar por encima del canal de la Mancha entre un aeroplano británico y tres aeroplanos enemigos; uno de estos últimos fué destruído.

Dos aviones enemigos fueron también inutilizados sus motores y destruídos.

Todos nuestros aparatos regresaron indemnes.

Mr. Balfour

Poldhu, 25.—Mr. Balfour visitó la ciudad de Toronto.

Mensaje del Rey de Italia a Mr. Wilson

París 26, a las 10.

Roma.—El Mensaje del Rey de Italia a Mr. Wilson, entregado a éste por la misión italiana, contiene un saludo cordial de Italia a Norte América, recordando los lazos de amistad que unen a los dos países. Declara que Italia entró en la guerra en defensa del derecho nacional violado y de la humanidad ofendida y se felicita de contar con la participación de los Estados Unidos que aportan a los aliados fuerza moral, nuevos y poderosos elementos de bravura, aptos para asegurar la victoria del derecho y de la libertad.—Havas.

EL BRASIL QUIERE LA GUERRA

París 26, a las 10.—Al "Herald" le comunican de Río Janeiro que, exasperada por el torpedeo del "Tijuca", la prensa pide unánime la guerra contra Alemania y el envío de un ejército de 200,000 hombres a Francia.

La flota brasileña va a salir para patrullar en el Atlántico contra los submarinos.

LA GUERRA A LOS SUBMARINOS

Poldhu, 25.—Mr. Lloyd George anunció en la Cámara de los Comunes que los aliados están efectuando progresos en la lucha contra los submarinos, siendo más efectiva esta lucha durante la última semana. Si Alemania confía en sus submarinos sufrirá una terrible decepción.

Las contribuciones de guerra

Lyon, 26.—Un telegrama de Bruselas a la «Gaceta de Francfort», del día 25 de mayo, anuncia que las autoridades alemanas acaban de levantar la contribución de guerra impuesta a Bélgica, de cincuenta a sesenta millones por mes, a partir del día 15 de junio.

Un empréstito garantizado para las nueve provincias de Bélgica, deberá procurar los fondos necesarios. El primer pago deberá tener lugar lo más tarde el día 15 de junio, y después las entregas deberán ser efectuadas antes del día 10 de cada mes.

LOS TORPEDEOS EN AGUAS ESPAÑOLAS

En la Cámara francesa

Interpelación de M. Brousse

Las campañas de LA PUBLICIDAD

París, 26, a las 22'6.

En la Cámara se han reanudado los debates sobre la guerra submarina con una interpelación de M. Emmanuel Brousse sobre las medidas que piensa tomar el ministerio de Marina para asegurar la libertad de la navegación en el Mediterráneo occidental, especialmente en las costas de España.

He aquí los términos en que M. Emmanuel Brousse, al interpelar al Gobierno en la Cámara de Diputados, sobre los torpedeos en aguas españolas, se ha referido a LA PUBLICIDAD:

LA PUBLICIDAD, uno de los más importantes diarios de Barcelona, amigo de Francia, se lamenta de que España se haya convertido en una base naval y añade que semejante pasividad constituye un acto de complicidad manifiesta.

LA PUBLICIDAD, reflejando la tran - cendencia que tiene la actitud de España en los actuales momentos, dice:

"Después de la guerra lloraremos como mujerzuelas por lo que no sabemos defender como hombres en la hora oportuna".

La Cámara ha subrayado con grandes aplausos estas palabras de M. Brousse, el cual ha terminado su discurso con la siguiente pregunta:

"¿Podemos permitir tal complicidad por parte de una autoridad marítima española?"

Los submarinos alemanes, dice Brousse, infestan las costas españolas. El orador estudia las circunstancias del torpedeamiento del "Medjerda" que transportando tropas venía de Orán y fué hundido por un sumergible enemigo disimulado detrás de un velero.

Esto es culpa de la nulidad de nuestro servicio de informaciones.

Existe en España una organización formidable del aprovisionamiento establecida por los germanófilos, de la cual los periódicos amigos de Francia no advirtieron varias veces.

El ministro de Marina negaba, no obstante, este aprovisionamiento, aunque LA PUBLICIDAD, periódico francófilo de Barcelona, señaló el hecho varias veces.

Contestando a una interrupción, M. Brousse dice que no todos los germanófilos están en el partido católico, muchos son socialistas. E. Prevost protesta y afirma que el partido socialista español es amigo de Francia.

Luego hacen sus interpelaciones M.M. Espivent de la Villeboisuet y Broussais, quienes reclaman más numerosas patrullas, especialmente para las comunicaciones con Córcega y norte de Africa.

M. Broussais denuncia también el espionaje alemán en el Mediterráneo.

M. Broussais termina reclamando la formación de convoyes escoltados.

M. André Hesse se queja de la falta de vigilancia y protección en la costa del Atlántico y cita casos de torpedeamientos e incursiones de submarinos. El orador encuentra peligroso dejar los faros encendidos, pues sirven a los submarinos para colocar minas. Reclama la protección de los pescadores por los chaluperos, ya que la velocidad de las balleneras es inferior a la de los submarinos, y en fin, pide al Gobierno que acepte la colaboración de todos los patronos pescadores que no piden más que ponerse al servicio de la defensa nacional.

La discusión continuará el miércoles. —Havas.

AMERICA Y LOS ALIADOS

Carnarvon, 26.—El "Morning Post" de Washington hace un resumen del resultado obtenido por la misión franco-inglesa, y dice:

Se ha llegado a un acuerdo satisfactorio en todos los puntos. No podía ser obtenido más. En la declaración de Wilson tienen los aliados la mayor seguridad de que América hará todos los esfuerzos para llevar a buen término la guerra.

La marina americana se ha puesto al lado de la de los aliados y a los campos de batalla de Europa se enviarón tropas regulares.

Mientras que se está formando el nuevo ejército se enviarán más tropas.

Mientras tanto, el Presidente ha sido autorizado para hacer empréstitos a los aliados hasta 600 millones.

Ilimitado número de millones está a su disposición para la construcción de buques y aumentar así el poder de la flota.

Mr. Balfour, en un discurso dijo que América será uno de los más influyentes factores para el logro de la victoria.

Proceso

Poldhu, 25.—Ha dado principio en Berlín el proceso de un gran número de personas acusadas de espionaje.

La ofensiva italiana

Carnarvon, 26.—El corresponsal del "Times" en el frente italiano, dice:

El enemigo ha experimentado enormes pérdidas entre prisioneros, muertos y heridos.

Con la tenacidad de que siempre dieron pruebas, lanzaron los austriacos varios contraataques, pero a pesar de su valor y persistencia no obtuvieron éxito alguno. Los italianos se mantienen sólidamente en el Carso.

Aquí no puede haber trincheras. Los abrigos consisten en cuevas en las rocas y en escondrijos en las mismas. Ofrece este laberinto de rocas una buena protección contra el tiro directo, pero no obstante causan los proyectiles muchas víctimas, pues muchos soldados son muertos por los fragmentos de roca al saltar.

Los "Papeles mojados"

Poldhu, 25. — Se anuncia el hundimiento del buque sueco de la Comisión de Socorro y que iba provisto de un salvoconducto del Gobierno alemán.

Los submarinos franceses

Defensa de un convoy de navíos mercantes

Lisboa, 26, a las 10.

Los diarios publican hoy una información dando cuenta de que los habitantes de Villabispo, y Algarve, han presenciado un combate entre dos submarinos, uno francés y alemán el otro.

Este perseguía a un convoy de navíos mercantes, los cuales se salvaron de la agresión gracias a la oportunidad con que fueron defendidos por el submarino francés.

Del submarino alemán, que se sumergió al poco de haber aparecido, se ignora si fué alcanzado por los disparos de su adversario.—Havas.

El torpedeamiento del "Tijuca"

París, 26, a las 16'30.

Río Janeiro.—El Gobierno ha recibido una relación oficial sobre el torpedeamiento del "Tijuca" y prepara un mensaje para el Congreso.—Havas.

Marinos internados

Poldhu, 25.—El capitán y siete marinos del buque "Godbury" han sido internados en Río Janeiro por haber intentado volar un depósito de pólvora.

ÚLTIMAS NOTICIAS

Comunicados oficiales

Austriaco

Budapest, 26, a las 23'55.

Frente ruso y teatro Sudeste de operaciones.—No ha cambiado la situación.

Frente italiano.—Continúa la lucha en la parte Sudoeste del frente, aumentando aún más en intensidad los combates.

En ninguna época durante los dos años de lucha, hizo mayores esfuerzos el enemigo que actualmente.

El enemigo atacó de nuevo nuestras posiciones, fracasando siempre, en el sector de Plava, en las alturas de Vodice y de Goritzia y en el monte Santo.

El principal ataque fué dirigido contra nuestras posiciones en el Carso. Lo que nuestros soldados tuvieron que hacer en defensa de sus trincheras, bajo un intenso fuego de artillería y en encarnizada lucha cuerpo a cuerpo, es digno de todo elogio.

Aun cuando en el extremo Sud el combate aun no está terminado, se puede considerar que la lucha de este día ha sido ventajosa para nosotros, puesto que la ofensiva enemiga fracasó, sufriendo el adversario elevadas pérdidas y no logrando penetrar en nuestras líneas. El enemigo, en su 15 día de ofensiva, no logró nada de su objetivo.

En el frente de Carinthia y en el Tirol no ha cambiado la situación.

Francés

De la noche

París, 26, a las 23.

En la mayor parte del frente hubo acciones de artillería que alcanzaron bastante intensidad al Oeste de Vauxaillon y en Champagne en el sector de Mont Haut.

Un ataque por sorpresa del enemigo contra los pequeños puestos franceses al Noroeste de Vauxaillon, fracasó por completo.

Al Este de Cerny nuestras baterías bombardearon concentraciones de tropas enemigas, logrando dispersarlas.

Durante los días 23, 24 y 25, los pilotos franceses lograron derribar en combates aéreos diez aviones alemanes, forzando a aterrizar a otros diez y siete, que han caído desamparados en sus líneas.

En bombardeos efectuados por nuestras escuadrillas en los mismos días, fueron lanzadas bombas sobre las estaciones de Hars-Tour, Chambles, Conflans, Vougiers, Anizy y sobre los campamentos enemigos en la región de Laon. En total, han sido lanzados sobre estos puntos 13,000 kilogramos de explosivos que han causado considerables desperfectos.—Havas.

Británico

De la tarde

París, 26, a las 11.—Siete ataques por sorpresa, enemigos, han fracasado la noche pasada al Norte de Gongeaucourt y al Este de Armentieres. Durante la noche hemos mejorado ligeramente nuestra posición.

En la orilla derecha del Scarpe, la artillería enemiga ha mostrado más actividad en nuestro frente de Croiselles al Scarpa.

Oriente.—Día 25: Nada importante a señalar.—Havas.

De la noche

París, 26, a las 23'45.

Durante el día hemos adelantado ligeramente nuestra línea al Oeste y Noroeste de Fontaine les Croiselles.

Un ataque por sorpresa llevado a cabo con éxito a primeras horas de la mañana al Noroeste de Wytschaete, nos ha permitido hacer cierto número de prisioneros.

Nuestros aviadores efectuaron ayer numerosos reconocimientos y expediciones de bombardeo. Cinco aparatos alemanes fueron derribados en combates aéreos, y otros cinco obligados a aterrizar, desamparados. Cinco de los nuestros no han regresado.—Havas.

Italiano

Continúa el avance hallano

3,800 prisioneros

En la región del Carso continúa todavía el combate. **Nuestras valientes tropas ocuparon ayer una fortificada posición enemiga en la que se apoderaron de 3,500 soldados y de una importante cantidad de material de guerra.**

En el sector septentrional del Carso y en la zona al Este de Gorizia, predominan las acciones de artillería.

Efectuamos considerables progresos con las trincheras que ganamos ayer en la altura 173 al Norte de Tivoli.

La lucha en la zona de Bodice ha sido violenta y sangrienta. El adversario hace su mayor esfuerzo para arrebatarnos la cumbre de la altura 652, que sigue todavía firmemente en nuestro poder

También ayer a raíz de una violenta preparación de artillería, el enemigo llevó a cabo con grandes efectivos un ataque contra nuestras líneas. Gracias a la tenaz resistencia que ofrecieron los defensores de la posición, ésta ha quedado íntegramente en nuestro poder, haciendo nosotros **300 prisioneros.**

En la zona de Plava, verificamos nuevos progresos en las pendientes de la altura 363 hacia el valle de Ropot.

El total de los prisioneros hechos en el frente de los Alpes Julianos desde el día 14 del corriente hasta ayer asciende a 22,414, de los cuales figuran 487 oficiales.

Detrás del frente enemigo nuestras escuadrillas de aviones bombardearon las vías férreas y los emplazamientos de las baterías enemigas, tomando bajo el fuego de sus ametralladoras a la infantería enemiga que estaba en marcha. Todos los aviones regresaron indemnes a su base.

Durante el día de ayer derribamos a un avión austriaco.—Havas.

Ruso

París, 26, a las 20'38.

Petrogrado.—En el frente del Cáucaso rechazamos tentativas contra las colinas de Wane.

Derribamos dos aeroplanos al Sudoeste de Riga y Este de Brzejany.

Al Sud de Brzejany los alemanes derribaron uno de nuestros aparatos.—Havas.

Belga

París, 26, a las 22.

Durante la noche, después de un bombardeo preparatorio de uno de nuestros puestos avanzados, cerca de Maison du Passeur, un destacamento alemán se ha lanzado al ataque. La guarnición ha rechazado fácilmente al enemigo, que ha dejado un herido en nuestro poder.

Actividad de la artillería en el sector de Ramscapelle, al Oeste de Dixmude y en las cercanías de Stenstraete y Hetsas.—Havas.

Alemán

De la noche

Koenigswusterhausen, 26, a las 23.

En ningún frente hubo acontecimientos dignos de ser mencionados.

DE PROVINCIAS

Barcos españoles torpedeados

¿Fué torpedeado el "Begoña"? : El "Cosme" cañoneado : Alemanes misteriosos : Destroyer español : Telegrama de un ex presidente

Bilbao, 26, a las 15.

Desde que esta mañana ha recogido la prensa las noticias de los corresponsales madrileños sobre el hundimiento del vapor «Begoña», no se habla de otra cosa. La casa Sota Aznar tiene un vapor llamado así y la compañía Urquijo tiene dos vapores llamados «Begoña n.º 1 y n.º 2». En ambas casas han desmentido la noticia del torpedeamiento. La casa Sota Aznar, que el vapor de su compañía está en Sagunto desde ayer, sin novedad.

Anoche fué cañoneado el vapor «Cosme», de la compañía Echevarrieta Larriñaga. Se ha mantenido sobre el hecho impenetrable reserva, pero no obstante he podido enterarme que el «Cosme» estuvo en Filadelfia, donde su tripulación abandonó el barco, viéndose el capitán obligado a formar la dotación con personal de todos países. El «Cosme» dirigíase a Burdeos; ya en el Cantábrico divisó un submarino, y emprendió entonces ruta a Bilbao. En la altura de Castro Urdiales fué detenido por un submarino cuyo comandante les exigió los documentos, prometiéndole llegar a Bilbao con promesa de no volver. El comandante del submarino interrogó al capitán si era cierto que hubieran visto un convoy, al cual habíase unido el «Cosme», separándose al ser cañoneado.

Por noticias que me ha dado un capitán, hemos sabido que hace unos días salieron 32 barcos en convoy de un puerto inglés. El día 21, a 25 millas Norte de Quessant, uno de los buques que habíase separado del convoy a causa de la niebla, fué hundido por un submarino. Entraron en Brest 27, algunos de ellos habían hecho disparos contra los submarinos, los otros se ignoraba su paradero. El «Begoña núm. 3» hallábase en un puerto francés sin novedad, pero vuelven a circular rumores de que ha sido hundido.

Anoche oyóse vivo cañoneo frente al puerto de Azminza.

«La Tarde» publica una información sobre la presencia en el puerto de pescadores de Algorta de un automóvil con inicial S. y núm. 306, en el cual iba un sujeto al parecer alemán con un chauffeur y dos marineros. El auto, con las luces apagadas, emprendió a la una de la madrugada rumbo desconocido.

Esta tarde ha entrado en el puerto el destroyer español «Bustamante».

— La Diputación ha recibido un telegrama del ex presidente don Alvaro Nardir acerca de la relación de gastos menudos hechos durante su presidencia.—Lafarga.

GRANADA

Llegada del general Lyautey

Granada, 26, a las 24.

Ha llegado el general Lyautey.

Visitó varios monumentos y marchó a Gibraltar.—López.

BILBAO

El vapor "Begoña" torpedeado no es de la casa Sota y Aznar

Bilbao, 26, a las 22'10.

La casa Sota y Aznar desmiente el torpedeamiento del vapor "Begoña" de su propiedad, pues se halla en Sagunto.

Tampoco es el "Nuestra Señora de Begoña" de la Compañía Begoñosa, pues embarrancó hace un año en el Brasil.

Será otro "Begoña" de los muchos de este nombre que hay en España.

DE BARCELONA

En el Turó Parck

La Tómbola a beneficio de la Cruz Roja de las naciones aliadas

Fué una fiesta brillantísima digna del alto fin a que iba destinada. Los vastos jardines del Turó resultaron casi insuficientes para contener el enorme gentío que acudió a la inauguración de la Tómbola, rica en objetos de arte, muchos de ellos del más depurado gusto.

La concurrencia, selectísima, alabó como se merecía el acierto demostrado por la comisión organizadora de la Tómbola, que atendió los menores detalles del festival y el acierto demostrado por el señor Alarma que decoró con gusto el templete, en el que se celebró el concierto, y el pabellón japonés destinado a Tómbola y bazar.

La enorme concurrencia congregada en el Turó salió complacidísima de la velada, que realzaron con sus naturales encantos los grupos de lindísimas señoritas que postularon con un arte y una gracia dignas del mayor encomio.

Hoy y mañana continuarán en el Turó las fiestas dispuestas con motivo de la Tómbola.

Vasconia y Cataluña

La llegada de los nacionalistas vascos

En el rápido de Madrid llegaron anoche los nacionalistas vascos.

Un inmenso gentío esperaba, dentro y fuera del Apeadero del Paseo de Gracia, la llegada del tren que conducía a los expedicionarios.

En los andenes del Apeadero vimos a los representantes en Cortes señores Ventosa y Calvell, Pedro Rahola, Bertrand y Serra, Ferrer y Vidal, Soler y March y Plajá; los diputados provinciales Puig y Cadafalch, Cabot, Bassols, Parellada, Abadal, Maynés, Amat, Sansalvador, Sabater; los concejales Durán y Ventosa, Puig y Alfonso, Rogent, Bofill y Matas, de Riba, Calderó, Cirera; representaciones nutridas de la Lliga Regionalista, Ateneos de distritos, Juventudes Nacionalistas, Lliga Espiritual de Montserrat, Juventud Valencianista, Colonia Vasca de Barcelona, etc.

Al llegar el tren al Apeadero sonó una larga ovación, cantándose "Els segadors" y dándose vivas a Euzkadi y Cataluña.

La expedición la forman 22 nacionalistas vascos y entre ellos figuran el presidente de la Diputación de Vizcaya don Ramón Sota y los diputados señores Alzaga, Rotache, Zubicaray, Bilbao, Torre, Urrengoechea y Zandaburn; los diputados de Guipúzcoa señores Miguel Urreta y Pedro Lasquinbar; los concejales de Bilbao señores Orbe y Eguilior; el concejal de Tolosa señor López Mendizábal; el pintor Aguirre; los representantes de los Consejos Regionales de Vizcaya y Guipúzcoa señores Ramón Eguía, José María Goya, Gorgonio Rentería, Alejandro Zaballa, José Eizaguirre, Ignacio Villar, Silverio Saldúa y Javier Olasagasti.

También estaban representados los Consejos Regionales de Alava y Navarra.

Desde San Vicente de Castellet, a donde habían marchado a esperarles, acompañaban a los expedicionarios los señores Cambó, Sedó, Federico Rahola, Garriga y Massó, Bertrán y Musitu, Abadal, Rosés y Jordá.

El numeroso público congregado dentro y fuera del Apeadero tributó a los nacionalistas vascos un cariñoso y entusiasta recibimiento.

Los expedicionarios montaron en autos.

Se formó una manifestación que acompañó, entre aplausos y aclamaciones, a los nacionalistas vascos hasta el Hotel de Inglaterra, donde se hospedan algunos de ellos. Otros se hospedan en el Grand Hotel.

Ante los insistentes aplausos de los manifestantes, el señor José de Eizaguirre, representante del Consejo Regional de Guipúzcoa, salió a uno de los balcones del Hotel de Inglaterra y, en un corto parlamento agradeció el entusiasta recibimiento que se les había dispensado, saludando a los catalanes en nombre de los nacionalistas vascos. Acabó con un ¡Visca Catalunya! y un ¡Gora Euzkadi! ue fueron contestados y aplaudidos.

Seguidamente se disolvió la manifestación.

LAS "CARAMELLAS" DEL REQUETE

Tiros en la calle de Escudillers

Al salir de cantar unas coplas en casa del duque de Solferino, una "caramella" del Requeté a su paso por la calle de Escudillers figuróse que un transeunte les hacía mofa bostezando. Faltóles tiempo para darse por ofendidos, y echando mano al faristol le produjeron algunas heridas leves que le fueron curadas en la casa de Socorro de la calle de Barbará. Para dar más solemnidad al acto, los jóvenes del Requeté corrieron algo la pólvora disparando de cuatro a cinco tiros de revólver. Hubo los consiguientes sustos y carreras, y los socios Angel Franch y José Serra del marcial coro pasaron a la delegación de policía.

El mitin de Madrid

Nuestro querido director don Román Jori salió ayer mañana para Madrid con objeto de asistir al mitin aliadófilo que hoy se celebra en la Corte.

El señor Jori es portador de un mensaje de Gabriel Alomar a los aliadófilos españoles, y representa a LA PUBLICIDAD en el grandioso acto de simpatía a las naciones aliadas.

SAN ANTONIO
ALMACENES
RONDA S. ANTONIO, 16 Y 18 : TELEF. 4061
Selectas colecciones de Novedades para Sra. a precios sumamente reducidos
PRECIO FIJO
Batistas estampadas desde 0'35 el metro
Talleres de confección en la misma casa
PRECIO FIJO

Año XL.-Núm. 13,813

CORRESPONSALES EN TODAS LAS PROVINCIAS DE ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA: PUBLICIDAD - BARCELONA

LA PUBLICIDAD

Año XL.-Núm. 13,813

PRECIOS DE SUSCRIPCION
BARCELONA, UNA PESETA AL MES

	3 meses	6 meses	Un año
Provincias y Unión Postal	4'50	9	18
	9'00	18	36

Anuncios y esquelas según tarifa

5-CENTIMOS-5

Fundador político: EUSEBIO PASCUAL Y CASAS

5-CENTIMOS-5

Informaciones - Económicas - Mercantiles - Bolsa - Navegación - Política - Literatura - Ciencias - Artes - Sports - Teatros

REDACCION y ADMINISTRACION
Paseo de Gracia, 34, bajos - Teléfono 1451

BARCELONA, Domingo, 16 de Septiembre de 1917

TALLERES DE IMPRENTA
Calle Barbará, 11 - Teléfono 1318

COMENTARIO

EL ESPEJO

La actualidad nos llega de Oriente. Los acontecimientos de Rusia han desviado de los campos de la guerra la mirada del mundo. Rusia se juega no sólo su porvenir como potencia de Europa, sino su propia independencia, su vida misma. Declarada la guerra civil en el gran pueblo eslavo, es muy probable que los alemanes se abstengan de dar un golpe a fondo. Y esto por varios motivos: para no dificultar, con la distancia, los inconvenientes de la campaña de invierno; para dar tiempo a que los rusos acaben por quebrantarse en sus luchas intestinas, y para aprovechar inmediatamente en otros campos de batalla—a ejemplo de Austria en el Trentino—parte de las fuerzas acumuladas en la línea de Oriente. El momento es de ansiedad inmensa. Decisivo para los mismos alemanes, que, si se ven algo aliviados hoy en las dificultades de la campaña, han de percatarse de que, anulada la potencia militar de Rusia, se quedaría Inglaterra con las manos libres en Afghanistán y Persia.

No encaja discutir en estos ligeros comentarios la transcedencia militar y política de los sucesos que se desarrollan actualmente en Rusia. Limitémonos a hablar de la repercusión que esos sucesos tienen en la opinión de nuestro país. En la revolución rusa se decide algo que se refiere a la experiencia y al porvenir de muchas otras naciones. Y parte de ese algo es lo que incumbe a la responsabilidad de los excesos cometidos por la revolución. La culpa de ellos no toca a los revolucionarios precisamente, sino al régimen que los revolucionarios rusos han derribado y que, con sus procedimientos vejatorios y sus represiones crueles, ha provocado una reacción que hasta hoy ha sido caótica y antipatriótica, pero no revolucionaria.

En Rusia se repite el caso de la revolución de Méjico. ¿Quién no ponderó —con juicio superficial—la sabia administración del Presidente Porfirio Díaz? Aquí nos la ofrecían, a cada paso, como modelo de buenos Gobiernos. ¿Y qué nos descubrió la revolución que la echó por tierra? Nos descubrió un régimen de privilegios escandalosos y una dictadura de muchos años, bajo la cual el pueblo mejicano había perdido el concepto de la libertad y no había adquirido ninguna costumbre política capaz de guiarle, el día de mañana, al morir el dictador y al desaparecer con él su administración paternal...

Las cosas son cómo son y no cómo se les antoja a ciertos políticos empeñados en clavar la rueda del tiempo. Un conductor de multitudes ha de colaborar con el presente y con el porvenir. Tienden los pueblos a gobernarse y no a que les gobiernen, y en esa aspiración deben los hombres de Estado habituarles a la libertad y al ejercicio de la ciudadanía. Lo contrario es paralizar la marcha de las naciones. En breve espacio perdió Méjico la prosperidad material y la fama conquistada en tantos años de dictadura. La sangre de las revoluciones recae siempre sobre los despotismos.

El conflicto de los transportes

El carbón

El capitán general don José Marina, telegrafió ayer al ministro de la Guerra recomendándole la pronta solución del conflicto suscitado por la falta de carbón mineral para la fabricación de gas.

Como es sabido, hallanse detenidos en Asturias, por falta de medios de transporte, grandes partidas de dicho combustible adquirido por las empresas del gas y de la electricidad.

El señor Primo de Rivera ha contestado al general Marina que se interesa con el Gobierno para que se resuelva inmediatamente el asunto.

Los forrajes

Se lamentan los patronos vaqueros de que de unos cuarenta vagones de forraje que debían recibir, sólo han llegado cuatro, lo cual perjudica grandemente.

Dichos patronos gestionan de las autoridades que se regularice el servicio de transportes del mencionado artículo.

Este número ha sido sometido a la censura militar

Los submarinos en las costas de Tarragona

(Conferencia telefónica retrasada por causas ajenas a esta redacción y a pesar del celo de nuestro activo corresponsal en Tarragona)

Tarragona, 15, a las 14'10.

Orientación : Buque francés hundido : Heroica defensa

En las primeras horas de la tarde logro averiguar que el buque que luchó heroicamente desde las cinco y media hasta las seis y cuarto de la madrugada a diez millas de la costa, es el francés "Almiral Kersaint", hermoso buque, de 3,500 a 4,000 toneladas y de la matrícula del Havre. La tripulación se defendió tenazmente, pereciendo en el combate el segundo de a bordo, un maquinista y un marinero. Al fin, el barco fué hundido y 46 hombres de su tripulación, entre ellos cuatro heridos, desembarcaron en San Carlos de la Rápita, para donde salió el incansable vicecónsul de Francia señor Merelo.

Otro buque torpedeado : Lucha encarnizada

Más tarde tengo noticias de que en el tren procedente de Valencia llegan náufragos.

Marcho a la estación y efectivamente a las nueve de la noche, con un retraso enorme, llegan 39 marineros.

Me entero de que son ingleses y me dirijo al Consulado de la Gran Bretaña.

El digno representante consular de Inglaterra, señor Navarro, que acaba de llegar a su domicilio y sin cenar siquiera la abandona, es detenido por mí en la escalera y sólo al decirle que soy el corresponsal de LA PUBLICIDAD, se para y me invita cortésmente a pasar a su despacho.

Rápidamente le interrogo, no queriendo abusar de su amabilidad.

Me dice que el barco hundido es inglés, que lo manda Mr. Evan, que fué torpedeado dos veces, defendiéndose bravamente, que el hecho ocurrió a la una de la madrugada entre Salou y el Cabo Tortosa, que ostentaba el nombre de "Chulmleigh" y su tonelaje era de 3,109, habiendo ganado tierra trece hombres en Salou y el resto de la tripulación en Cambrils, sin experimentar baja alguna.

Los bravos marinos ingleses se hospedan en el Hotel Continental y al salir del Consulado inglés y llegar a la calle de la Unión me sorprende ver a un grupo de ellos; acaban de llegar y desprecian el descanso; son todos jóvenes y en su rostro no se nota el más leve rasgo de tristeza, ni de fatiga; los saludo, charlo como puedo con uno de ellos, a quien cedo papel y lápiz rogándole me escriba con propiedad el nombre del casco hundido, a lo que gustoso accede y como rezagado se queda no le molesto más al desembocar la rambla de San Juan y señalarle la dirección que sus compañeros llevan.

Tarragona, 15, a las 15'45.

Mañana saldrán para esa los náufragos del vapor inglés "Chulmleigh".

Acabo de salir del Consulado francés a fin de adquirir nuevos detalles del hundimiento del "Almiral Kersaint". Se me dice que el señor Merelo no regresará hasta las cuatro de la tarde y que entonces se me facilitarán cuantos datos quiera.—Menéndez.

Tortosa, 15, a las 2'50.

Además de los combates entre los submarinos y barcos mercantes ocurridos esta mañana frente de Atmella, telegrafían que esta tarde, a las tres, un submarino echó a pique, frente de dicha población, a un vapor inglés, habiendo desembarcado la tripulación.

Se ignoran más detalles.

Han salido para aquel punto, en automóvil, el médico de Sanidad y el comandante de Marina.—Tarragó

EN LIBERTAD

Ha sido puesto en libertad el delegado de policía don Francisco Martorell.

También han sido excarcelados otros seis individuos detenidos con motivo de los últimos sucesos.

HOJAS DE DIETARIO

RUSIA

Oigo a menudo palabras secas y coléricas a propósito del complicado y doloroso alumbramiento de la nueva ciudadanía rusa. Las invectivas y los desplantes vienen de todos lados: de los aliadófilos como de los germanizantes. No son justos.

Piedad, señores; paciencia y meditación, hermanos. No somos la gente ibérica la más indicada para hacer chistes o lanzar improperios ante la tragedia rusa.

Vale más la tragedia que el encharcamiento. Vale más la pugna franca e impetuosa que la descomposición sorda de las voluntades y las conciencias.

Paciencia y meditación, hermanos.

Las convulsiones revolucionarias son precisas para que el pueblo eche afuera la abyección que le roe las entrañas.

Un señor particular puede entrar en un ascensor y elevarse de los sótanos obscuros a la azotea llena de sol en breves segundos. Un pueblo, no.

Lloyd George, en uno de sus últimos discursos, habló de Rusia con magnanimidad. Es bueno evocar en estos momentos alguna de sus palabras:

"No hay que censurar al pueblo, sino al sistema que le privó de educación, de experiencia y de responsabilidad, incapacitándolo para gobernarse bien a sí mismo. Debemos ser pacientes con una nación que fué libertada de la larga opresión por el rayo."

Lloyd George es inglés y primer ministro de la Gran Bretaña. La victoria de los aliados le interesa, no lo dudemos, más hondamente que a nuestros estrategas de café, más hondamente que a nuestros comentaristas políticos de trastiendas y oficinas.

VOLVIENDO DEL PUEBLO

¿Quién no conoció una muchacha de servicio que fué a la Fiesta Mayor de su pueblo en este mes de septiembre? Esa muchacha puede volver a la ciudad de bien diversas maneras.

Puede volver dejando un novio formal en el pueblo: los padres, con una previsión terriblemente paternal, se lo tenían preparado, a punto. Ella no hizo desgues y lo aceptó sin vacilar. Cosa hecha. En el baile continuo de la fiesta se estrechan los lazos recién ajustados, se ahonda el conocimiento mutuo y llega el amor. La chica ha vuelta a la ciudad, dejando su pensamiento en el pueblo. Servirá un año más para comprarse el ajuar de novia. En ese año romperá más vajilla que nunca, dejará innumerables veces que se achicharre la carne en las parrillas, sacará unos platos sosísimos y otros como salmuera; concentrará en la cocina todos los tinteros de la casa; será reprendida mil veces al día... Pero todos estos contratiempos ¿podrán privarle de tener un novio formal que se casará con ella [illegible] meses?

La chica que [illegible] Fiesta mayor puede volver de otro modo. [illegible] meses pasa miseria o padecen dolencia; la [illegible] con apetito. Pero, en seguida comienzan [illegible] jetearle los cuatro cuartejos que tiene en la Caja d Ahorros o quieren comprometerla a que desde la ciudad les vaya enviando la mitad de la mesada. Esto es desagradable; la chica se defiende y desarrolla con energía varias doctrinas radicales sobre deberes y derechos de padres e hijos. Pero la cosa continúa siendo desagradable y se corre el peligro de recibir un mal golpe. La chica huye, malhumorada, del pueblo, jurando no volver a poner los pies en él. Al reingresar en el servicio doméstico siente un gozo de victoria. En su primera salida encarga a la modista un traje de chaqueta—que se parezca cuanto sea posible al que tiene la señora.

Aun la doméstica joven puede volver de otra manera: sin pena ni gloria. Ni ha pescado el novio definitivo, ni ha luchado con sus padres por la autonomía económica. Su balance de afectos es al regreso exacto que a la ida. Ha bailoteado de firme, mañana, tarde y noche. Por eso vuelve extenuada, pálida, con sueño atrasado. El primer día, casi no prueba bocado; el segundo, devora.

ISELP

Concurso Nacional de Historia de Cataluña

La "Associació Protectora de l'Ensenyança Catalana" recuerda a todos los niños y niñas que quieran tomar parte en el V Concurso Nacional de Historia de Cataluña que se celebrará este año en Gerona por las fiestas de San Narciso—29 de octubre,—que el plazo para la inscripción de concursantes termina el día 30 del corriente.

Las inscripciones pueden efectuarse en Barcelona, en las oficinas de la Protectora, Canuda, 14, pral., todos los días laborables, de 5 a 7 de la tarde, o en Gerona en el domicilio del señor presidente de la comisión delegada, doctor don J. Pou y Batlle, Santa Clara, 10, principal.

La inscripción, absolutamente gratuita, debe efectuarse haciendo constar el nombre y apellidos de los concursantes, edad y Sección en la cual desean presentarse a Concurso.

Wilson perplejo



—¡Dios mío! ¿Qué panorama admirable, qué catedral maravillosa, visitará mañana el señor Cambó?...

DESDE ROMA

Wilson y la paz del Papa

(De nuestro corresponsal)

Las palabras de Wilson contestando a la nota pacifista de Benedicto XV, han sido acogidas con satisfacción evidente por los grandes órganos de opinión italianos que con serenidad y patriotismo juzgaron la nota del Pontífice como un noble gesto humanitario desprovisto de posibilidades prácticas.

El paso dado por la Santa Sede en favor de la paz pareció en efecto destinado desde el primer momento a no poder obtener más que un resultado negativo. Las quiméricas esperanzas de conciliación del Vaticano contrastaban con los actos y las intenciones manifestadas por el grupo teutónico, actos e intenciones que con irreductible orgullo imperialista han confirmado una vez más las últimas declaraciones de los gobernantes germánicos.

No se dan cuenta por lo visto estos gobernantes de lo insostenible de su situación; de los abismos que la guerra, está socavado bajo sus pies,

Contestando a un periódico democrático y anticlerical que apoyándose en el "no" de Wilson protestaba contra el optimismo infundado que prevalecía en las esferas oficiales del Vaticano después de la nota del Papa, el "Osservatore Romano", órgano oficioso de la Santa Sede, trataba de justificar ese optimismo comparando la nota pontificia con los postulados de paz del Presidente de la gran República norteamericana.

A esto contesta claramente la respuesta breve y cortés de Wilson al Papa. "El pueblo americano cree que la paz debe fundarse no sobre los derechos de los Gobiernos, sino sobre los derechos de los pueblos grandes o pequeños, fuertes o débiles; sobre su derecho igual a la libertad, a la seguridad, a la autonomía, a la participación en igualdad de condiciones a la lucha económica del mundo, comprendiendo claro está, entre estos pueblos a Alemania siempre y cuando esta acepte la igualdad y no vaya en busca del predominio."

¿Responde a este concepto—que es la confirmación de la paz expuesta por Wilson e invocada hoy por el "Osservatore Romano"—la nota del Papa? No tratamos de empañar con la más leve sombra de duda las intenciones. Pero en las posibilidad de acción la nota del Papa elude el concepto fundamental de la paz wilsoniana y por lo tanto hace involuntariamente el juego del Gobierno alemán.

Según los periódicos católicos, sin embargo, la actitud del presidente Wilson no debe considerarse como inmodificable y fundan este convencimiento en el hecho de que Wilson no ha rechazado las proposiciones pontificales de un modo apriorístico sino al contrario de una manera razonada. Para explicar el alcance de la nota del Papa dicen estos periódicos que con ella Benedicto XV quería indicar solamente algunos puntos que a su entender se prestaban para servir de punto de partida a una discusión sobre la paz.

El "Corriere d'Italia" sostiene en un artículo que una paz a base de la reconstitución de Polonia; del reajustamiento de las cuestiones armenia y balcánica según las aspiraciones de los pueblos; y de la solución de las cuestiones territoriales entre Francia y Alemania y Austria e Italia no puede ser considerada como pretende Wilson.

El "Corriere d'Italia" pretende como puede verse, esclarecer—sobre todo en lo referente a las reivindicaciones nacionales de Francia e Italia,—las intenciones del Papa, el cual, según un artículo interesantísimo del director del citado periódico pretendía con su nota apoyar las aspiraciones territoriales de Italia y Francia. Pero este esclarecimiento no ha tenido confirmación oficial, y ésta en evidente contraste con la fórmula verbal y aparente de la nota, si no con las intenciones del Papa.

La iniciativa pacifista del Papa quedará como un documento de alta importancia pero que no podía tener de un modo inmediato más que resultados negativos. Ello se desprende de la nota de Wilson y resaltará aún con mayor fuerza de las contestaciones de los aliados que son esperadas con impaciencia.

ALEJANDRO CONTE

LA GUERRA : COMUNICADOS OFICIALES

FRANCES — **De la tarde**

En la Champaña los franceses han rechazado dos golpes de mano alemanes al Norte de Prosnes.

Actividad de ambas artillerías en las regiones del Cornillet y del monte Sland.

En Argona, una tentativa de los alemanes contra los pequeños puestos franceses hacia Borculles, fracasó por completo.

En la orilla derecha del Mosa, los franceses rechazaron en un brillante combate a los alemanes de la mayor parte de los elementos de trinchera donde habían penetrado ayer, al Norte del bosque de Caurrieres.

Noche tranquila en el resto del frente.

ALEMÁN — **De la tarde**

Ejércitos del príncipe heredero Ruperto.—*En algunos sectores del frente de Flandes, aumentó al anochecer la actividad de la artillería. El violento fuego del 14 del corriente por la mañana fué seguido cerca de Saint Julien por un ataque parcial inglés, que fué rechazado por un contraataque, quedando en nuestro poder algunos prisioneros ingleses.*

Ejércitos del príncipe heredero de Alemania. —*En el monte de Invierno, cerca de Craonne, tropas de un regimiento de Baden, hicieron prisioneros en un reconocimiento en las trincheras.*

En la carretera Somnopy-Souain, los franceses atacaron por dos veces, sin preparación de fuego, nuestra posición. El enemigo, que había logrado penetrar en ellas, fué rechazado por un contraataque de las fuerzas preparadas, quedando prisioneros en nuestro poder.

En la orilla Este del Mosa, después de una breve preparación de artillería, asaltaron parte de una división bávara la altura al Este del bosque de Chaume. El enemigo ofreció tenaz resistencia, que fué quebrantada en luchas cuerpo a cuerpo. Más de 300 prisioneros cayeron en nuestro poder. Las pérdidas sangrientas del enemigo fueron aumentadas todavía por los infructuosos contraataques.

El teniente Bulow derribó a su 20 enemigo en una lucha aérea.

Frente oriental.—*A excepción de alguna actividad de lucha, no ha cambiado la situación.*

Frente macedónico.—*No se señalan operaciones de importancia.*

ITALIANO

Acciones de artillería de bastante intensidad tuvieron lugar en algunos puntos del frente del Trentino y en los montes Julianos.

Cerca de Log, en la zona Norte de la planicie de Baisinca, rectificamos avanzando nuestra línea de ocupación, haciendo prisioneros.

En el Carso, nuestros aviadores bombardearon las líneas de comunicación enemigas con unas tres toneladas de bombas. Durante el combate aéreo fué derribado un aeroplano enemigo, que cayó incendiado en el Aunce Torrent (Avisony), siendo muertos los pilotos.

DEL PUERTO Y DEL MAR

EL AISLAMIENTO DE UN PAÍS MARÍTIMO

La miseria en el puerto

Cada día se acentúa más la paralización del tráfico marítimo a causa del bloqueo que los submarinos alemanes ejercen sobre España. Los muelles del puerto de Barcelona están vacíos de mercancías. A sus costados se amontonan barcos de vela y de vapor de pequeño tonelaje. Los buques de la Compañía Trasatlántica aplazan indefinidamente su salida. Los obreros dedicados a la carga y descarga acuden diariamente a los corros de reclutamiento para que los "caps de colla" escojan unos cuantos para un jornal que quizá sea el único de toda la semana o todo el mes. El puerto de Barcelona está en continua fiesta; es hoy un lugar de silencio, un lago con adornos de carcasas de navíos. Ni humo, ni polvo, ni ruido. Sólo flota en el ambiente el hambre de la neutralidad.

Los embarcadores

El que recluta el personal para los buques de comercio, ejerce una industria de intermediario. La complicación del negocio naviero no permite entenderse directamente con el personal de mar. Se ha hecho necesario quien lo escoja, lo distribuya y se haga eco de las reclamaciones del capital y del trabajo al objeto de armonizarlos. El embarcador era antes un sinvergüenza que explotaba al marinero y engañaba al armador; es hoy a manera de consignatario que aligera el trabajo de este último y sólo de él recibe la remuneración estipulada. El embarcador es más necesario en tiempo de escasez de personal; hoy sirve de defensa, de barrera para que no lleguen hasta el naviero las molestias de la recomendación.

España ha perdido muchos buques a causa de la campaña submarina. El número de personal desembarcado es espantoso. El hambre amenaza en el hogar de un cincuenta por ciento de las familias de marinos. Los embarcaderes son hoy el paño de lágrimas que procuran amortiguar la miseria con vanas esperanzas. Ha pasado ya por la mente de algunos, proponer a los navieros relevos de tripulaciones para que todos puedan comer algo; así como impedir que entren en los barcos aquéllos que faltos de pan en tierra se aprovechen de la injusta ley de inscripción marítima española, que permite convertir en navegante a cualquier payés que lo solicite.

Los oficiales de cubierta y máquina

Quienes debían ser guía y apoyo del personal subalterno han dejado pasar la oportunidad de crearse una situación respetada en España y en el mundo. Faltos de mentalidades directoras o entregadas éstas a luchas personales o ambiciones impropias de los instantes de sacrificio, han fomentado el individualismo.

En las sociedades de oficiales de cubierta y máquina no acuden los socios. Las directivas no han realizado trabajo alguno encaminado a ponerse en situación acomodada a la tragedia marítima que aflige al mundo. Han intentado tan sólo promover conflictos de dudosa orientación y fracasaron ruidosamente.

Mientras, gentes que jamás se ocuparon de marina, legislan y preparan la esclavitud de los marinos mercantes para el día de mañana.

El Montepío Náutico Nacional

Otro inútil simulacro de emancipación "marinista". La fe que los encauzadores del societarismo náutico español habían puesto en esta poderosa arma de defensa contra las arbitrariedades e injusticias del capital, ha sido burlada con el más ruidoso de los fracasos.

Los que predicaban la necesidad del Montepío y justificaban las huelgas para conseguirlo, hacen el efecto de que mentían. Los que censuraban a los directores porque nada llevaban a cabo y cuando era el momento de acatar sus mandatos inscribiéndose en el Montepío no lo practicaron, no merecen tampoco otros jefes que los qus hoy tienen.

Los héroes

Pero la marina española no puede persistir mucho tiempo en este estado de asfixia. Si nadie cuida de los que tienen hambre, de los cientos de desembarcados, tendrán que enrolarse a bordo de buques extranjeros. Quedarán en el país los satisfechos o los cobardes.

Sólo la Historia podrá ser benévola cuando descubra lo que nadie sabe o no se quiere saber en España. Que hay ochenta víctimas, que hay muchos héroes, que los marinos mercantes y los legionarios son los únicos españoles que han pagado el tributo a la causa del Derecho y la Libertad. Y que tal vez la culpa de que hayamos usado del adjetivo "cobardes" lo tenga el propio Estado español, no queriendo dedicar un tributo de honor ni una paga justa a quienes durante tres años han impedido el aislamiento a que ahora hemos llegado.

J. QUINTANA

(Retirado por la censura militar)

Máquinas marinas

2 VERTICALES MARCA BROWETT LINDLEY. COMPOUND DE 60 Y 70 HP. SALMES, 30, PRAL. 2.ª

Noticias al día

El Gobierno británico premia al capitán del "Astondo-Mendi"

La Embajada británica ha hecho entrega al ministro de Estado de una copa de plata del Gobierno británico para el capitán del barco español "Astondo-Mendi", D. P. Sustacha, como prueba de gratitud por los auxilios que prestó a los tripulantes del vapor inglés "Georgias Antippa", de la matrícula de Londres, hundió el 28 de noviembre de 1917.

Las víctimas del "Mar Báltico"

Se ha confirmado que las víctimas habidas a causa del torpedeamiento del vapor "Mar Báltico", ocurrido el 28 de marzo, son cuatro.

Fallecieron: el ayudante de máquinas, el palero Pedro Gallardo, un fogonero y un camarero.

Se espera conocer detalles cuando lleguen los otros tripulantes a Bilbao.

El naufragio del «Medjerda»

Recompensas

El Gobierno francés ha concedido la medalla de Salvamento, por los servicios prestados a los náufragos del vapor correo de Africa "Medjerda": a D. Joaquín Maredo, contramaestre de Marina; don José Consarnau, patrón del vapor "Anita", de Tortosa; don Manuel Díaz y López, guarda del faro de Buda; don Leonardo Sánchez, idem; don José Lloret, idem y don Leopoldo Alado Zaragoza, jefe de la estación de náufragos del Faro.

Las medallas son de oro y en ellas va grabado el nombre de los agraciados.

El tráfico con América

¿Sólo la Compañía Trasatlántica?

Los diarios de los alemanes en España echan hipócritamente las campanas al vuelo sobre el supuesto arreglo del tráfico entre América y la península.

Pero noticias que han llegado hasta nosotros, nos inclinan a asegurar que esto es una exclusiva para determinada Compañía, porque quizás los gobernantes han creído que es ésta la única que representa la marina mercante española.

Y hay que hacer constar, que existen muchos navieros y Compañías tan importantes como la citada Sota y Aznar, por ejemplo, que continuarán mandando a Norte América sus buques, corriendo el peligro de ser hundidos por los piratas.

Convendría que el Gobierno nos aclarara cómo y en qué forma ha quedado restablecido (?) el tráfico trasatlántico.

Pesca marítima

Modificación del reglamento para las subastas de almadrabas

La regla décima tercera del artículo veintisiete del reglamento para la pesca con el arte denominado "Almadraba", quedará modificado n la siguiente forma:

Décima tercera. Después de haberse declarado la proposición o proposiciones más ventajosas, según se expresa en la regla octava, el Notario levantará el acta de la subasta, donde se hará constar:

Primero. La constitución de la Junta ante la cual se haya celebrado.

Segundo. Que ha transcurrido el plazo marcado en el primer párrafo de este artículo entre la fecha de los anuncios y la celebración de la subasta.

Tercero. El número de proposiciones recibidas y su contenido en extracto, por orden de lectura, expresando las desechadas y causas que lo motivaron.

Cuarto. Las protestas formuladas por los licitadores con el juicio que merezca a la Junta; y

Quinto. La designación de la proposición o proposiciones más ventajosas.

Este documento, autorizado por el Notario, lo firmarán el Presidente, los Vocales, el Secretario, el mejor o mejores postores, si hubiere dos o más iguales, si estuvieren presentes al acto, y por último los licitadores que hayan formulado protesta.

Movimiento marítimo

BUQUES ENTRADOS

"Mallorca", 2,200 t., de Palma.
"Formentera", 100 t., de Palma.
"Villa de Sóller", 450 t., de la mar.
"Calafal", 1,300 t., de Las Palmas.

SALIDOS

"Rey Jaime I", 2,200 t., para Palma.
"Bellver", 1,300 t., para Gijón.
"Malvarrosa", 250 t., para Tarragona.
"Monte Toro", 850 t., para Mahón.
"Norden", 700 t., para la mar.
"Vaibanera", 5,100 t., para Buenos Aires y escalas.

Buques de tráfico en puerto

VAPORES

"Albal", esp., m. Poniente N.
"Andromachis", g., m. Nuevo.
"Antonio Lázaro", esp., m. Barcelona.
"Araña", esp., m. Poniente N.
"Arnús", esp., m. Nuevo.
"Ausias March", esp., m. Barcelona N.
"Balmes", esp., m. Barcelonet.
"Salafal", esp., m. Barcelona S.
"Cabo Higuer", esp., m. Pescadores.
"Cabo Roca", esp., m. Rebaix.
"Cabrera", esp., m. España O.
"Cataluña", es., m. Atarazanas.
"Colón", esp., d. r.
"Concesi", esp., m. España O.
"Conwag", ing., m. Barcelona N.
"C. López y López", esp., m. España b.
"Formentera", esp., m. Atarazanas.
"Francolí", esp., m. España E.
"Grao", esp., m. España E.
"Jata-Mendi", esp., m. Barcelona S.
"José María", esp., m. Poniente N.
"Juliana", esp., m. San Beltrán.
"La Salinosa", esp., m. Barcelona N.
"Luis", esp., m. España E.
"Lulio", esp., m. Barcelona N.
"Mallorca", esp., m. Atarazanas.
"Manuel Espaliu", esp., m. Muralla.
"Manuel Calvo", esp., m. Barcelona S.
"Mekildi Chiki", esp., m. Barcelona N.
"Patricio de Satrústegui", esp., m. Baleares.
"Paulina", esp., m. Poniente N.
"Peña Castillo", esp., m. España O.
"Ramón", esp., m. España O.
"Roberto", esp., m. España E.
"Roger de Lluria", esp., m. Poniente N.
"Ruiz Capdepón", esp., m. Nuevo.
"Scomber", esp., m. Depósito.
"Sueca", esp., m. Barcelona N.
"Temerario", esp., m. Muralla.
"Villa de Sóller", esp., m. España E.

La Pirotécnica Española

Manufactura modelo de pirotecnia civil
Cohetes y Bengalas especiales para la Marina

Sucesor de LUIS MATAS
BARCELONA

Despacho: Barbará, 33 — Teléfono A 5469
Fábrica: Cortes, 252 — Teléfono R 293

MOTOR MARINO

40|50 HP. con cambio de marcha eje, hélice y bocina. Vendemos en buenas condiciones, visible: Talleres VASACO, Cabañes, 80

Efectos navales

Palos : Entenas : Cadenas : Anclas
Cabos pita y cáñamo : Alambres : Pinturas y otros en general (y de aprovechamiento)

TRABAJOS Y SERVICIOS—S. A.
PASEO NACIONAL—1, 2 y 3—BARCELONETA
Gerente: JOSE MAS

NOTAS POLITICAS

La amnistía

Se ha recibido este telegrama:

"Presidente Congreso diputados a Presidente Casa Pueblo distrito V, Barcelona.

Cuando se constituya definitivamente Congreso y deba ser elegida la correspondiente comisión parlamentaria, desde luego, se pasará a la misma para que pueda tenerlo en cuenta, su telefonema de ayer relativo proyecto ley amnistía".

En el Centro Monárquico Conservador

Bajo la presidencia del Excmo. señor don Joaquín Sagnier, reunióse la Junta del Centro Monárquico Conservador.

Después de aprobadas las cuentas y propuestas de socios, el Presidente, recién llegado de Madrid, explicó el significado y desarrollo de la reciente crisis política, trazando a grandes rasgos las incidencias por las que ha pasado la actual constitución del Gobierno, debido tan sólo a un rasgo de feliz iniciativa de don Alfonso, Gobierno—dijo, —cuya patriótica unión nadie puede desconocer y todos los buenos españoles han de estar dispuestos a apoyar.

Habló también de las posibles consecuencias que para la política general ha de tener la gestión del Gabinete actual y de las indudables resoluciones que habrán de tomarse la misión que se le ha encomendado.

Explicó las terminantes órdenes que del jefe del partido traía relativas a la unión siempre dentro de la más absoluta y homogénea disciplina de cuantos elementos comulgasen en los principios conservadores y en la necesidad de armonizar la actuación conservadora con la de aquellos cuyas ideas sean afines y abiertamente monárquicas.

Se dió un absoluto voto de confianza al Presidente para realizar en combinación con una moción firmada por los señores Vancells, Turull-Gassó y Zulueta, los trabajos encaminados a tales fines y teniendo que regresar de nuevo a Madrid se encargó al señor Presidente que testimoniase al Jefe el sentimiento de la más completa adhesión y absoluta identificación con sus patrióticos fines y el vivo deseo en que se encuentra el partido de esta provincia de cooperar y trabajando abiertamente en pro de la defensa del principio del partido liberal conservador.

Los socialistas

A fines del corriente mes se inaugurará la biblioteca de la Juventud Socialista con una velada científico-literaria para la que han ofrecido su concurso algunos catedráticos de esta Universidad.

— La Agrupación Socialista de Barcelona, celebra hoy a las cuatro de la tarde, Asamblea general ordinaria en su domicilio social, Torrente de la Olla, números 28 y 30.

Una lápida

Se ha colocado sobre la tumba de Clemente García, fusilado en Montjuich por los sucesos de julio de 1909, una lápida de mármol, costeada por suscripción.

Nuevo partido

Se dice que algunos elementos tratan de reunir en un solo núcleo que se denominará "Partido liberal dinástico catalán" a todas las fracciones en que se hallan divididas las huestes liberales de esta región.

Al efecto se convocará a una asamblea, si bien son muchos los que creen que esta tentativa no dará resultado alguno.

"Los Miserables"

El periódico "Los Miserables", ha reanudado la publicación. Dirígelo Fernando Pintado. En este primer número se insertan trabajos de Nakens, Blasco Ibáñez, Samblancat, Amichatis, Arturo Mori y otros.

LEA USTED
LA PUBLICIDAD
DE MAÑANA

VIDA JUDICIAL

AUDIENCIA PROVINCIAL

Lesiones

Sección primera.—La noche del 10 de junio último se hallaba junto a una mujer llamada María del Ricardo, un individuo llamado Joaquín Montero Torres sosteniendo con ella animada conversación, cuando se le acercó cautelosamente el procesado Santiago Casas Serrate y sin mediar palabra alguna, ni darle tiempo a defenderse, asestó al Joaquín Montero una cuchillada, en la región abdominal, causándole lesiones que tardaron en curar cincuenta días, durante los cuales necesitó asistencia facultativa, viéndose obligado a suspender el trabajo.

El fiscal calificó el hecho de lesiones solicitando se impusiera la pena de un año y un día de prisión correccional, indemnización de 100 pesetas al perjudicado, con abono de la totalidad del tiempo de prisión preventiva.

Hurto

Sección segunda—Ramón Heras Camprubí servía en calidad de mozo de labranza en la finca Llusada, sita en el término municipal de Borredá, en la que vivía el colono Juan Portell, su esposa y otra mujer que desempeñaba las funciones de sirvienta, llamada Cecilia Cunill. El día 21 de diciembre de 1916, aprovechando Ramón Heras la ausencia de Cecilia y que el colono se hallaba afanoso en la parte inferior de la casa, penetró en la habitación de aquélla, situada en el piso superior y descerrajando un baúl-mundo, substrajo de él, con ánimo de lucro, 200 pesetas en plata y 25 en oro, huyendo luego con el producto de su hazaña.

Detenido por el somatén y mozos de Escuadra, reintegró 100 pesetas a la perjudicada ocupándosele en el momento de la detención 51'15 pesetas.

El fiscal calificó de hurto el hecho relatado, solicitando se impusiera al procesado la pena de cuatro años, dos meses y un día de presidio correccional, indemnización de 73'85 pesetas, con abono de todo el tiempo de prisión preventiva.

Rapto

Sección tercera.—Ante el jurado compareció Ricardo Barceló Queralt, joven de diez y nueve años, quien mantenía relaciones con la joven Amparo Martínez Redón, de diez y seis años, a quien indujo, en vista de la oposición que a tales amores oponía el padre de la chica, a que abandonara su casa, lográndolo la noche del 16 del último abril, en que se hospedaron en una fonda de esta capital.

Según se dijo, el tribunal popular declaró la inculpabilidad del procesado, que fué libremente absuelto por la sección de derecho.

DE LOS JUZGADOS

El de guardia

El juzgado del Oeste, secretaría del señor Grases, en funciones de guardia, practicó durante las últimas veinticuatro horas, veinticinco diligencias, ingresando en los calabozos, siete detenidos.

Entre éstos, lo fueron un tal Tomás García y otro individuo acusados de haber cometido una falsedad y estafa de 9.000 pesetas a la sucursal del Banco Río de la Plata, en esta capital.

Hoy entrará de guardia el juzgado de Atarazanas, secretaría del señor Tarruell.

El juzgado especial

Ayer mañana estuvieron en la cárcel don Crisanto Posada, abogado fiscal, y don Galo Ponte, juez especial en el sumario sobre asesinato de tres fabricantes.

Parece que dicho juzgado ha levantado la incomunicación a los acusados como autores o cómplices en los hechos que se persigue y ha decretado la prisión de dos sujetos que estaban a disposición de la autoridad militar y que según parece se hallan complicados en los hechos referidos.

Llamamientos judiciales

Por diversos juzgados se cita a Vicente García Montilla, Segundo Alcalde Belilla, Juan Casablancas Torras, Máximo Carzo Hermenegildo, don Héctor de Torres y don Cristóbal Vila Mirabet.

La Science Française

ne trouve pas de meilleure expression de son haut degré de perfection que présentée sous la forme du LIVRE FRANCAIS. Il est la manifestation la plus grandiose de la puissance scientifique, littéraire et artistique de la France. Partout dans le monde les Librairies Françaises font rayonner auteur d'elles le fruit des labeurs de patients savants français à la recherche de perfectionnement, de procédés nouveaux dont l'industrie mécanique, l'industrie chimique, le commerce sont les premiers à bénéficier. Les Auteurs classiques français, les écrivains contemporains, les grands poètes ont par l'éclat et la pureté qu'il lui ont donné, fait de la LANGUE FRANCAISE celle qu'emploie tout homme cultivé, celle que connait que possède tout HOMME DE MONDE.

Celui qui veut voir la peinture la plus fidèle, l'exposition la plus exacte de la Science Française, du Livre Français doit visiter la

La Librairie Française

8-10, Rambla del Centro
BARCELONA

Gratis et franco elle envoie ses catalogues de
INDUSTRIE — MEDECINE
BEAUX ARTS — BELLES LETTRES
LES LIBRES DE LA GUERRE
LE CATALOGUE MENSUEL

La Publicidad

edita diariamente un cartel resumen de los asuntos de actualidad que se publican en cada edición.

Los corresponsales de provincias y de la región que nos lo pidan, lo recibirán todos los días.

SALA-ÆOLIAN

DEPARTAMENTO DE ROLLOS

Deseando corresponder a la favorable acogida que el público ha dispensado a la sección de
ABONO A ROLLOS de 88 notas Metrostyle, Themodiste, Pedal automático
esta Casa se complace en anunciar un CONCURSO con regalos en forma de pólizas gratuitas entre los primeros **doscientos** señores **suscriptores.**—La forma de adjudicación se anunciará en breve.—Solicítense detalles en la

SALA ÆOLIAN, Paseo de Gracia, 35 y Buensuceso, 5
La Dirección PAUL IZABAL

La Vanguardia

Diari en castellà, publicat a Barcelona des del primer de febrer de 1881, actualment integrat en el Grup Godó.

Pels mitjans tècnics, el tiratge, els ingressos publicitaris i la capacitat informativa és un dels més influents de l'Estat espanyol. Fou fundat pels germans Carles i Bartomeu Godó i Pié per sostenir a Barcelona el partit liberal de Práxedes Mateo Sagasta . Nomenaren director Jaume Andreu. Primer tingué una vida molt minsa, fins que el 1887 se'n féu càrrec Ramon de Godó i Lallana, fill de Carles Godó i Pié. Nomenat director el periodista andalús Modesto Sánchez Ortiz, amic de la majoria de joves escriptors i artistes barcelonins, li donà una gran agilitat informativa i el tremp necessari perquè interessés a la burgesia catalana.

Abandonada la filiació amb el partit liberal, el diari trià una posició independent, sempre respectuosa amb el poder constituït (que ha mantingut fins ara). Millorà constantment la impremta i comprà serveis especials, tant en articles com en notícies d'agència, fins a esdevenir el millor periòdic espanyol quant a possibilitats materials.

Malgrat que els empresaris eren hostils als partits catalans, sempre nomenaren directors que maldaren per no rompre amb els sentiments i les aspiracions de Catalunya. M.Sánchez Ortiz incorporà com a col·laboradors Josep Yxart i de Moragas , Joan Sardà i Lloret , Narcís Oller i Moragas , Josep Coroleu i Inglada , Miquel Utrillo i Morlius , Santiago Rusiñol i Prats i altres escriptors.

Fou succeït per una direcció tripartida: Ezequiel Boixet i Castells , Alfred Opisso i Vinyas i Miquel dels Sants Oliver i Tolrà . Aquest darrer es convertí en el veritable director polític, i lluità aferrissadament per assolir una acció editorial de caire liberal i català. Hi incorporà les col·laboracions dels millors escriptors de laGeneració del 98 i les cròniques francòfiles d' Agustí Calvet i Pascual (Gaziel) durant la Primera Guerra Mundial, en oposició a la propietat, que era germanòfila.

Mort Oliver (1920), enmig d'una vaga obrera que paralitzà més d'un mes el diari, foren nomenats directors Manuel Rodríguez i Codolà , Josep Escofet i Vilamasana , Pau Priu i Gaziel, però finalment aquest restà com a director únic, atesa la seva capacitat periodística i l'empenta per a millorar contínuament els serveis informatius i les tècniques impressores. A la mort, el 1931, de Ramón de Godó, el succedí com a propietari el seu fill Carles de Godó i Valls, comte de Godó.

En esclatar la Guerra Civil Espanyola, Gaziel se n'anà a l'estranger, salvat per la Generalitat, i el diari restà en mans d'un comitè anarquista. Tècnicament el dirigiren successivament María Luz Morales, Paulí Massip i Roca i Artur Pérez i Foriscot. Instal·lat el Govern de la República a Barcelona, Juan Negrín López hi posà de director el seu secretari particular, Fernando Vázquez Ocaña. Acabada la guerra i recuperat el diari per la propietat, fou dirigit els primers mesos per Manuel Aznar Zubigaray , amb Josep Pla i Casadevall a la sotsdirecció.

Hom afegí a la capçalera del diari l'adjectiu Española . El Govern de Francisco Franco Bahamonde designà com a director el mateix 1939 Luis Martínez de Galinsoga, periodista madrileny que, arran de l'anomenat afer Galinsoga , cobrí una de les etapes més tristes. Practicà sovint el periodisme de denúncia personal i de l'elogi ditiràmbic o servil (sobretot a Franco), i menystingué durant anys els catalans, tot aprofitant-se de l'opressió política. L'any 1960 fou cessat per una campanya popular que

féu perillar el diari, i fou substituït per Manuel Aznar, ambiciós, hàbil diplomàtic i periodista de bona ploma, el qual aigualí la crisi i tornà el crèdit popular al diari.

El succeí Xavier de Echarri i Gamundi i, mort sobtadament aquest (1969), fou nou director Horacio Sáenz Guerrero (1969-83), al qual seguiren Lluís Foix (1983), Francesc Noy (1983-87), Joan Tàpia (1987- 2000) i José Antich (des del 2000). A partir de la Transició, augmentà l'atenció informativa envers els temes autonòmics i augmentà el nombre de col·laboradors catalans en les seves pàgines d'opinió. En morir Carles de Godó i Valls (1987), el succeí com a propietari de la capçalera Xavier de Godó i Muntanyola , que l'any 1998 la integrà en el Grup Godó .

El 1978 el diari recuperà la capçalera original, sense l'adjectiu Española . Els anys 1989 i 2007 el rotatiu canvià la seva imatge, fet que comportà canvis en la globalitat del disseny —a la capçalera, la creació d'una revista central de color salmó o la introducció de color a les pàgines, entre d'altres. La nova línia editorial del diari tendeix a atorgar importància a les notícies d'impacte i promou l'apropament de les informacions periodístiques a temes de la quotidianitat social i urbana. El 2004 traslladà la seva seu del carrer de Pelai de Barcelona a l'avinguda de la Diagonal. L'any 2006, coincidint amb la celebració del 125 aniversari del diari, l'Ajuntament de Barcelona li concedí la Medalla d'Or de la ciutat. El 1995 creà l'edició digital, renovada el 2006, que permet entre d'altres la consulta de l'hemeroteca del diari des del 1881 fins a l'actualitat. El 3 de maig de 2011 inicià una doble edició en català i castellà, pràcticament idèntica en els continguts. Amb motiu d'aquest llançament, al desembre el diari fou guardonat amb el Premi Nacional de Comunicació.

L'any 2011, en ocasió del seguiment de les eleccions municipals del 22 de maig, obrí noves edicions a diverses grans ciutats (Barcelona, Tarragona, Girona, Lleida, València, Madrid, País Basc i Sevilla) que centraven l'interès en l'actualitat d'aquestes poblacions, iniciativa que posteriorment amplià a altres ciutats.

En la mateixa direcció, al gener de 2012 donà un pas més amb l'obertura d'un nou àmbit informatiu que anomenà "hiperlocal", consistent en la informació comarcal i municipal aprofitant les possibilitats interactives d' internet per a fomentar la participació dels lectors. La primera edició d'aquest nou àmbit fou la dedicada al Maresme.

Segons dades de l'Oficina de Justificació de la Difusió, entre els mesos de gener i desembre del 2010 la mitjana diària de la tirada fou de 233.229 i la difusió mitjana de 200.370 exemplars, xifres que el convertien en el primer diari generalista a Catalunya i el quart a l'Estat.

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
19/febrer/2017	Cinco submarinos en Tarragona	Notícia de l'enfonsament de l'Skogland i les seves dades principals
21/març/1917	La situación naval	Relat dels enfonsaments dels darrers temps on es fe menció d'un vapor de menys de 2000 tones que és el Cavour
14/maig/1917	El torpedeamiento del "Medjerda". Nuevos pormenores	Detalladament es fa un relat del fets relacionats amb el Medjerda

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
10/juny/1917	Los submarinos. Buques hundidos Crónica telegràfica de provincias. Tortosa	Notícies dels atacacs al Gratangen (Gratagnen "sic"), al Fert i a un vapor desconegut Notícia sobre l'aparició de cadàvers dels nàufrags del Medjerda a les platges del Delta
27/setembre/1917	Notas donostiarras	Rectificació de la data d'enfonsament de l'Amiral de Kersaint
14/0ctubre/1917	Avisos a navegantes	Referència de les restes del vapor Fert (a la notícia Hert)i del gran perill per a la navegació)
22/0ctubre/1917	Sección marítima. Noticias	Notícia de l'arribada del Wilston a port amb 24 nàufrags de la col·lisió amb el Perim
6/juliol/2004	La mar de naufragios	Explica el primer contacte i els problemes que van tenir en les primeres immersions al Medjerda
19/novembre/2012	El darrer naufragi	Notícia sobre l'estrena del reportatge "*L'últim viatge de l'Amiral*" i sobre el treball d'investigació i gravació dels derelictes del golf de Sant Jordi fet per Josep Maria Castellví.

Información telegráfica y telefónica particular de La Vanguardia

Servicio de nuestros corresponsales especiales y de las Agencias HAVAS, París; REUTER, Londres; WOLFF, Berlín; CORRESPONDANT BUREAU, Viena

Recibida directamente por aparatos instalados en nuestra Redacción

ESPAÑA

De Gobernación

Madrid 18 20'15

El presidente del Consejo, aprovechando la festividad del día, ha marchado, como de costumbre, al campo.

El que recibió esta mañana á los periodistas fué el ministro de la Gobernación, quien comentando el resultado del debate de ayer en el Congreso, manifestó que debía congratularse del éxito que tuvo el conde de Romanones, á quien dijo que anoche felicitó personalmente.

Tenía que suceder así—agregó—porque cualquier cosa que se hablase de la cuestión internacional podría ocasionarnos graves conflictos.

Parece ser que con ello—apuntó un periodista—se hacía por alguien oposiciones á ocupar el poder.

Pues en este caso—replicó el ministro—el que viniese á sustituirnos no tardaría en decir: ¿pero dónde me he metido?

Tengo ahí, sobre la mesa, tren grandes carpetas, que tienen los siguientes títulos: crisis obrera, inundaciones y carbón. El primer problema se ha agudizado considerablemente; el segundo ofrece un pavoroso aspecto en muchos pueblos que como consecuencia de las inundaciones se quedaron sin medios de poder vivir, pidiéndome los gobernadores y alcaldes, para aliviar tan triste situación, el que menos 50.000 pesetas, por lo que yo me pregunto: ¿de dónde va á salir tanto dinero,

Por lo que hace á la cuestión del carbón, ofrece muchas complicaciones, pues no es posible traerlo ahora, ni de los Estados Unidos ni de Inglaterra.

El señor Gimeno

El catarro gripal que venía sufriendo el ministro de Estado ha remitido algo, y el enfermo ha podido abandonar el lecho.

Enmiendas á un proyecto

En el Senado se han presentado bastante enmiendas al proyecto de ley de autorizaciones que comenzará á discutirse mañana.

Contra la totalidad hay pedidos dos turnos, solicitados por los señores Allendesalazar y Sanz Escartín.

El Carnaval en Madrid

El tiempo se ha apiadado de los madrileños, y á las insoportables lluvias de días anteriores, ha sucedido sol claro que ha contribuído á prestar animación á la fiesta carnavalesca, llevando mucha gente á la Castellana y Recoletos.

De máscaras á pie, poco y no bueno: los eternos clowns y los insoportables bebés, aparte de muchos mamarrachos.

Carrozas y coches engalanados ha habido bastantes, pero ninguna se ha distinguido por su buen gusto, hasta el punto de que el jurado declaró desierto el primer premio.

El segundo premio fué adjudicado á la carroza titulada: «Un rincón de las bodas de Camacho».

Figura, como el título indica, las famosas bodas de Camacho, y aparecen á un lado Don Quijote y Sancho. Todos los personajes están vestidos con bastante propiedad.

En la ornamentación se ven grandes ollas y artefactos de cocina.

El tercer premio se adjudicó á la carroza «Cigarral».

Como el primer premio fué declarado desierto, el jurado acordó distribuirlo en tres accésits de quinientas pesetas cada uno que fueron otorgados: primero, á la carroza del Centro de Hijos de Madrid; segundo, á la titulada «El dios de la tierra»; tercero, á la titulada «La fiesta nacional».

Los premios concedidos á los coches engalanados fueron diez, y se adjudicaron á los coches cuyos títulos son los siguientes: primero, «Y en el Japón»; segundo, «Paseo del cisne»; tercero, «Cerezas tempranas»; cuarto, «Claveles madrileños»; quinto, «Niñas sin pretensiones»; sexto; «Papeles son papeles»; séptimo, «Canoa Española»; octavo, «Cachito de cielo»; noveno, «Grisetas pidiendo rey»; y décimo, «Flores y mariposas».

A las últimas horas de la tarde se ha verificado el desfile de los asistentes á la fiesta en medio del más completo orden, resultando muy lucido y brillante.

Serían cosa de las seis de la tarde cuando se presentó en la Castellana la infanta Isabel acompañada de su dama particular.

El coche que ocupaba la augusta señora se vió pronto lleno de toda clase de efectos propios de estos días, oyéndose constantes y sinceras manifestaciones de simpatía por parte del público que aclamaba á la infanta con entusiasmo.

Hay que lamentar el accidente de un muchacho de catorce años que fué derribado por una carroza cuya rueda delantera le pasó por encima del pecho, causándole una congestión pulmonar. Su estado es muy grave.

Los republicanos

La división de los republicanos para las próximas elecciones provinciales, es evidente. Los de conjunción anuncian que no quieren nada con los soriamistas. El señor Soriano, al igual que aquéllos, hace un llamamiento á los socialistas.

Contra el escándalo

El presidente de la Asociación de la Prensa, anuncia para día próximo una reunión de directores de periódicos para ver los medios de estorbar la publicación de periódicos que cultiven el escándalo.

Gata ilustre

Se encuentra en Madrid el presidente del Centro Catalán de Buenos Aires, don Federico Tárrega, distinguido compatriota que tiene personalidad saliente en la colectividad española de la Argentina.

El señor Tarrega ha venido á Madrid comisionado para gestionar del gobierno diversos asuntos encaminados á estrechar nuestras relaciones con la Argentina, y se propone dar una conferencia.

Una de las aspiraciones de los españoles residentes en la Argentina, es la representación parlamentaria en el Senado, y al efecto de hacerla viable, se constituirán sociedades económicas en toda aquella república.

Oficina de información

Según comunica la oficina internacional de Berna, la sociedad de la Cruz Roja serbia ha organizado una oficina de información en Salónica.

Esta oficina tendrá las mismas atribuciones que las creadas en Corfú y Ginebra.

Correspondencia para América

Como consecuencia de las gestiones realizadas por la Dirección de Correos y Telégrafos, la compañía naviera «Pinillos, Izquierdo y Compañía», de Cádiz, ha aceptado el transporte en sus buques de la correspondencia ordinaria, exclusivamente destinada á los países de sus itinerarios.

En atención á las eventualidades presentes, no podrá fijarse la fecha de las salidas de Cádiz.

Esta será avisada telegráficamente por la Dirección general de Correos.

Los itinerarios son los siguientes:

Línea de las Antillas: Cádiz-Tenerife-Las Palmas-Puerto Rico-Cuba.

Línea del Plata: Cádiz-Palmas-Montevideo-Buenos Aires.

Cuadrilla de rateros

La guardia civil ha detenido á seis individuos que desde hace una temporada no dejaban pasar noche sin cometer pequeños robos en la barriada de Cuatro Caminos.

Huelga resuelta

Se ha resuelto satisfactoriamente la huelga de cocheros de punto, accediendo los patronos á conceder un jornal de 2'40 pesetas, y los obreros á hacer la limpieza de las guarniciones.

De Canarias

Tenerife.—Continúa la paralización del puerto.

El gobernador ha recibido un telegrama del alcalde de La Gomera diciendo que la miseria es allí tan grande, que hay familias que llevan treinta horas sin comer.

Se ha oficiado urgentemente á la Junta de subsistencias de la isla pidiéndole que acuerde las medidas de socorro que sean precisas, y al alcalde para que proponga los medios gubernativos que puedan emplearse á fin de atender á tan perentorias necesidades.

Se ha recibido un telegrama del ministro de Marina anunciando la salida de Nueva York del submarino español *Isaac Peral*, que va convoyado por el trasatlántico *Claudio López*.

Créese que hará escala en este puerto, y para tal caso se le prepara un recibimiento entusiasta.

De Marruecos

Madrid 18, 9'17.

Según telegrafía el general Jordana, le comunica el comandante general de Larache que los habitantes de los aduares de Oox, Das Uzaris y Jandac el Hamara, de la cabila de Ahl Serif, situados en la zona de contacto con el monte, han ido personalmente por orden de la oficina indígena de Hamra el Mesanda, á entregar en ella todos los fusiles que tenían en su poder, en número de 130.

La Cámara de Comercio

La Cámara de Comercio celebró sesión bajo la presidencia de don Carlos Prast.

Después de aprobarse los dictámenes de las comisiones correspondientes sobre los asuntos referentes á la carestía del aceite, exportación de aceites de orujo, proyecto de tarifas para la percepción de los derechos obvencionales de los funcionarios de aduanas, instancia de los almacenistas de alfalfa sobre la falta de material de transporte y peticiones del colegio libre de representantes sobre las muestrarios, fué leído y aprobado el informe, en que se razonan y formulan las conclusiones que eleva la Cámara al ministro de Fomento proponiendo las medidas que á su juicio deben adoptarse por el gobierno, las compañías y los expedidores y receptores de mercancías para aliviar el actual problema de los transportes terrestres.

En ese trabajo se indica la necesidad de prohibir condicionalmente la exportación de material ferroviario y sus accesorios, restablecimiento del cabotaje, habilitación de los puertos de Asturias, Santander y Bilbao, para forzar el embarque de carbones, reconstitución sobre otras bases del Comité de Transportes terrestres, anulación de los contratos de arriendo de terrenos y locales en las estaciones del ferrocarril y su habilitación para el servicio público, ampliación del servicio en las estaciones para facilitar la facturación y recepción de mercancías, modificación del servicio de trenes de mercancías, solución de los abarrotamientos en ciertas estaciones, plazos de transporte, concurso de comercio para solucionar en parte el problema y proyecto de sustitución del artículo 317 del Código de Comercio, etc.

Ecos de Palacio

El Rey se sigue preocupando de la cuestión del abastecimiento en Bélgica y en los territorios franceses invadidos por los alemanes, habiendo realizado al efecto, gestiones directas cerca del emperador de Alemania. También ha solicitado el valioso concurso de la reina Guillermina de Holanda, á la cual ha dirigido Don Alfonso un expresivo telegrama.

Esta mañana oyeron misa SS. MM., en los oratorios de sus habitaciones particulares, no recibiendo después ninguna audiencia.

Las Reinas doña Victoria y doña Cristina, acompañadas de la condesa de Guimara, visitaron esta mañana á su dama la condesa de Mirasol, que se encuentra enferma.

El Rey, acompañado del marqués de Viana, salió esta mañana á pie por la puerta del Príncipe, dirigiéndose á la Casa de campo. El Monarca visitó las caballerizas que allí posee. Al mediodía regresó al regio Alcázar.

Mañana lunes, hará la primera guardia con la Reina doña Victoria, la marquesa de Velada, dama recientemente nombrada por S. M..

Esta noche comió reunida en Palacio toda la real familia. Después van los Reyes al teatro Real, acompañados de la dama particular de la Reina doña Victoria, señorita Heredia y del ayudante del Rey, don Miguel Ponte.

Esta tarde ha asistido la Reina doña Cristina á la función del teatro Real, acompañada del hijo mayor del infante don Carlos y de la condesa de Guimara.

Don Alfonso y doña Victoria, pasearon en auto por la Casa de Campo, regresando al regio Alcázar á la hora del te.

La infanta doña Isabel con la señorita Bertrán de Lis, paseó esta tarde en coche descubierto por la Castellana.

Saldo desfavorable

Durante la pasada semana el saldo desfavorable en la cuenta corriente de Tesorería que el Banco lleva al Tesoro, ha seguido creciendo, influída sin duda por los gastos que al Estado significa el pago del cupón del amortizable vencido el día 15.

Dicho saldo crece desde 15'6 millones de pesetas hasta 13'9.

Deportes

Esta mañana se celebró la carrera pedestre organizada por la naciente Unión Deportiva Castellana.

La carrera verificóse en el Retiro, con un recorrido de 200 metros, hallándose la meta en la Glorieta del Angel Caído.

Tomaron parte en ella catorce corredores de los quince matriculados, y los vencedores fueron:

Primero, Antonio Fernández, que empleó 20 segundos con 35 centésimas.

Segundo, Benigno Martínez, con 31.

Tercero, Julio García Royano, con 31'1.

En el cuarto lugar empataron Daniel Rodríguez y Ramón González, repitiéndose la carrera entre ambos y ganando aquél.

Adjudicóse una medalla de bronce dorado al primero, y de bronce sencillas á los tres siguientes.

La concurrencia fué escasa

—Hoy acudió mucha gente al chalet del C. A. S., de Navacerrada, con intención de tomar parte en el anunciado concurso alpinista.

Antes de comenzar éste, levantóse una fuerte ventisca en las alturas de la sierra y hubo que suspenderlo, por las dificultades que había de originar á los corredores.

La exportación

Según las estadísticas oficiales, entre los productos exportados en los once primeros meses de 1916, figuran las siguientes cantidades de mineral:

Blenda, 52.990.000 kilos; calamina natural, 39.478.075; idem calcinada, 7.990.000; antimonio, 52.548; otros de plomo, 716.739; hierro, 787.152; pirita de hierro, 2.492 953; cobre más de 2 por ciento, 17.735.710; idem menos de 2 por ciento, 24.386.413; manganeso, 6.658.624; minerales varios, 1.703.797 kilos; hierro y acero viejos, 1.8889.712; idem colado en lingotes, 41.724.429; idem labrado, 3.537.456; forjado y acero en barras ó carriles, 2.474.285; en barras de distintas clases, 28.800.011; en chapas, 576.594; manufacturados en otra forma, 33.984.139; armas blancas, 10.529 kilos; idem de fuego corta, 634.239; cáscara de cobre, 10 millones 383.899; armas largas, 40.807; cobre negro y latón viejos, 1.735.574; en tovales, 11.443.606; cobre y latón labrados, 1.037.771; estaño, 21.295; en galápagos, 1.967.062; plomo pobre, á Francia, 62.843.256; á otros países, 77.314.067; plomo en tubos, 9.021; labrado, 1.047.419; cinc en galápagos y plantas, 5.855.937 plata en pasta, 936.000 en última.

Gratitud al Rey

En la sesión de la Academia de la Historia, acordóse, á propuesta del P. Fita, hacer constar en acta un voto de gracias á S. M. el Rey, por su real disposición respecto de la celebración de los centenarios del cardenal Cisneros y del Gran Capitan.

En la misma sesión informó el señor Melida sobre las murallas ciclopeas de Tarragona.

Cinco submarinos en Tarragona

Tarragona 18 10 noche.

A seis millas al sur de nuestro puerto han aparecido á las seis de esta mañana dos submarinos que detuvieron a varios barcos dando orden al sueco *Skogland*, que se dirigía á Génova con 4.000 toneladas de carbon que desembarcara la tripulacion. Este obedeció el buque ordenadamente, entrando en este puerto en lanchas, á las once de la mañana. Han sido recibidos con grandes aplausos por el gentío inmenso que invadía el muelle. El cónsul, don José Boada, se ha hecho cargo de la tripulación, hospedandola en el hotel del Centro.

El capitán ha manifestado haber visto huir á otro vapor, ignorando su nacionalidad.

Después de torpedeado el *Skogland* el submarino atacó al ingles *Janeta*, que en lastre procedía de Génova y se dirigía á Inglaterra.

Este buque pudo huir, entrando en nuestro puerto, de arribada, á las siete, con el cañón enfundado. El capitán dijo que había visto cinco submarinos, tres que rodearon el vapor sueco y dos á uno italiano.

A las 8'30 se ha observado, á simple vista, cómo un submarino perseguía al vapor italiano *Giuseppe*, que se defendía y huía del peligro, cambiando el rumbo en forma de zig zag hasta que fué alcanzado. Una granada cayó sobre cubierta, decapitando a un fogonero, de diez y siete años, e hiriendo con la metralla en la región lumbar á un tripulante. Este ha sido embarcado en los botes con las demas tripulaciones que han llegado aquí á las 11'30, habiendo ingresado el herido en el hospital en estado grave. Está muy animado, habiendo recomendado que se oculte la noticia á su madre.

El cónsul de Italia, don Manuel de Orovio, se ha encargado de la tripulación hospedándola en el hotel Continental. El *Giuseppe* llevaba 2.400 toneladas de carbón á Vagnolia (Nápoles).

Los tripulantes dicen haber visto torpedear á otro buque que ignoran si es inglés o italiano; pero aquí no se ha sabido nada del paradero de la tripulación. Créese que se trata del *Skogland*.

Desde el extremo de la Rambla se han oído los disparos y se han visto los fogonazos, viéndose hundir pausadamente el vapor *Giuseppe* que ha desaparecido por completo á las once.

Poco después del último hundimiento se presentó á la vista un destrover francés, corriendo con velocidad pasmosa, de aquí para allá, sin duda en persecución de los submarinos.

Han cruzado luego nuestras aguas otros buques mercantes, cuyas tripulaciones ignoraban lo que había ocurrido.

Han acudido á la Comandancia de Marina todas las autoridades y el cónsul de Italia, el cual ha enviado un coche á la playa de la Pineda, para recoger á los tripulantes, que con el capitán del *Giuseppe*, habían desembarcado allí.—*Arís*.

La exportación de vinos

Valencia 18, 12 noche.

Mañana se reunirán los vinateros valencianos, que tienen también la representación de los catalanes, para estudiar la proposición de los navieros sobre la exportación de vinos. La proposición está redactada en el sentido de que la Sociedad de Navieros pondrá á la proposición de los exportadores de vino una flota de diez barcos destinada exclusivamente á este servicio, con los siguientes fletes:

De Barcelona y Tarragona á Cette, por bocoy: lleno, 30 pesetas; por iden, vacía, 12; de Valencia, 32 y media y 14 respectivamente; de Alicante, 35 y 16.

Además será de cuenta de la mercancía el importe del seguro de guerra, que, calculado por bajo, representa un aumento de gasto por bocoy de 15 á 20 pesetas.—*Llorente*.

La guerra europea

Catorce naciones en armas

Resumen del día

Nota francesa: Continúan encalmadas las operaciones militares en todo el frente occidental, limitándose á acciones de artillería y á pequeños combates entre las avanzadas.

—

Nota italiana: Pequeños encuentros en varios puntos del frente, siendo rechazados los austriacos. En el alto But y en el Carso accienes de artillería.

—

Nota rusa: Los rusos han rechazado una ofensiva alemana en el Sudoeste de Dvinsk.

En el frente rumano se han apoderado de una altura rechazando todos los contra-ataques.

—

Nota alemana: En los ataques realizados por los ingleses á orillas del Ancre, fueron abandonadas al enemigo algu as posiciones. En los demás frentes se han librado combates de escasa importancia.

Del Extranjero

Francia

El parte oficial de la noche

París, 18.—«La noche pasada hubo encuentros entre patrullas en varios puntos del frente, particularmente en el sector de Troyon y de Chabrettes y al Nordeste de Badonvillers.

En el bosque de Le Pretre, uno de nuestros destacamentos penetró en las trincheras enemigas, destruyendo las obras de abrigo del adversario.

Nada á señalar en el resto del frente.»—*Havas*.

En Nueva Caledonia

París, 18.—Un despacho de Nueva Caledonia anuncia que el telégrafo continúa interrumpido entre Gomon y el resto de la isla.

La mayoría de casas de Ouaco y Gomon han sido derribadas por el ciclón.—*Havas*.

resultado; nuestro contratorpedero fué alcanzado por un torpedo y hundido, salvándose únicamente ocho de los hombres de á bordo. Otro de nuestros buques fué también alcanzado por un torpedo mientras estaba realizando el salvamento de los tripulantes del primero, pero no se le causaron por suerte averías graves.

La misma noche fué hundido en el canal de la Mancha un buque mercante». — *Havas.*

Bolsa de Londres

Londres, 20.—Ha aquí las cotizaciones de hoy en Bolsa:

Consolidado inglés, 54 1/8; Riotinto, 62; De Beers, 13 1/2; Unión Pacific, 145 3/4; Canadiense Pacific, 169 1/8.—*Havas.*

Sobre la revolución rusa

Londres, 20.—En la Cámara de Comunes Lloyd George ha anunciado que propondrá al próximo jueces una moción de felicitación á la Duma.

El período peligroso de la revolución rusa, ha dicho, no ha pasado todavía, pero el nuevo gobierno fué constituído pensando en la continuación de la guerra con nuevo vigor y ello tendrá por efecto una colaboración más eficaz del pueblo ruso con los aliados.

Es de creer que el pubio ruso probará que la libertad es compatible con el orden dun en tiempos de revolución y que un pueblo libre es el mejor defensor de su honor.—*Havas.*

Prisioneros de guerra

Londres, 20.—Respondiendo á una pregunta, ha declarado Mr. Hope que actualmente se hallan en Inglaterra 27.612 prisioneros de guerra, soldados y marineros, la mayoría de ellos alemanes, así como 30.525 paisanos internados, la mayoría de ellos también alemanes.—*Havas.*

Italia

La lucha en los aires

Roma, 20.—Se ha publicado la siguiente nota oficiosa;

»Nuestros hidraviones han realizado una exploración ofensiva sobre la playa marítima de Pola, lanzando algunas bombas sobre el arsenal. Eleváronse á los aires cinco aviones enemigos, apoyados por algunos caz-torpederos; los nuestros trabaron combate con ellos y secundados por algunos aeroplanos franceses les rechazaron y obligaron á aterrizar en sus líneas.

En la madrugada del día 19 un grupo de hidroaviones enemigos lanzo algunas bombas sobre Grado y la zona de costa que ocupamos al este de Grado, no causando más que daños materiales de escasa importancia. Seguidamente, una de nuestras escuadrillas bombardeó los arsenales del Lloyd de Muggia, cerca de Trieste, regresando á sus bases todas nuestras unidades, así como las de nuestros aliados».—*Stefani.*

Estadística naval

Roma, 20.—El ministerio de Marina ha comunicado á la prensa la siguiente nota:

«Durante la semana que terminó á media noche del 15 del actual entraron en os puertos italianos 448 buques, de todas nacionalidades, con un total de 429.060 toneladas, y salieron de los mismos 457 con 461.795 toneladas, sin contar en dicho número ni las barcas de pesca ni los que hacen el pequeño cabotaje.

Los buques mercantes italianos echados á pique durante la semana de referencia por los submarinos enemigos ó por las minas flotantes son: un velero de menos de 100 toneladas y un vapor de menos de 2.000.»—*Stefani.*

En la Cámara

Roma, 20.—En la Cámara Boselli ha declarado aceptar la orden del día presentada por Baccelli, Alfredo Dari y Pala, planteando la cuestión de confianza.

La orden del día dice que la Cámara confía en la obra del gobierno y en las fuerzas de la nación.

La orden del día ha sido aprobada por 369 votos contra 43.—*Stefani.*

Parte oficial italiano

Roma, 20. — «Ayer aumentó la actividad de la artillería á lo largo de todo el frente, particularmente al Norte del valle Camonica, en la zona del Pasubio, en la planicie del Asiago, en el sector de Tolmino, al Este de Goricia y en el Carso.

Se señalan violentos encuentros entre destacamentos de reconocimiento en las pendientes de Dossocasino. Al Sur de la depresión del Oppio, una de nuestras patrullas ha ocupado un puesto avanzado del enemigo, apoderándose de municiones y de material.

La actividad aérea ha dado lugar á numerosos combates, siendo derribado un aparato enemigo en la planicie de Asiago y los dos pilotos que lo ocupaban hechos prisioneros.»—*Stefani.*

América

La jornada de los ferroviarios

Washigton, 20.—El Tribunal Supremo ha declarado perfectamente constitucional la ley en virtud de la cual el Congreso concedió el verano pasado á los ferroviarios la jornada de ocho horas.

La aplicación de esta ley había sido suspendida en espera de la solución jurídica sobre si era ó no constitucional.—*Havas.*

La neutralidad armada

Washigton, 20.—Técnicamente, los Estados Unidos permanecen en una actitud de neutralidad armada.

El presidente de la República se propone pedir, cuando se reuna el Congreso, autorización para tomar medidas contra los submarinos.

El armamento defensivo de los buques mercantes ya está en vías de ejecución. Una medida que se impone es el envío de buques de guerra, que busquen á los submarinos y despejen el Atlántico.

Dada la gravedad de la situación el presidente está decidido á que sea evitada á toda costa la huelga de los ferroviarios.—*Havas.*

La prensa norteamericana

Nueva York, 20.—Numerosos periódicos de diferentes localidades de los Estados Unidos comentan el torpedeamiento de tres buques mercantes norteamericanos, reclamando la convocatosia inmediata del Congreso para declarar la guerra, pues consideran estos torpedeamientos como actos hostiles ante los cuales los Estados Unidos no pueden permanecer neutrales.—*Havas.*

Nuevos oficiales

Washigton, 20.—Los estudiantes de primera clase de la Academia Naval serán promovidos oficiales el día 29 del corriente y los de segunda algunas semanas después.

Estas promociones darán un contingente de 374 oficiales de marina.

Estas medidas han sido tomadas para permitir al gobierno adoptar precauciones contra la amenaza submarina.—*Havas.*

La construcción de buques

Washigton, 20.—Después de algunas conferencias celebradas con los directores de diferentes servicios, Mr. Wilson ha autorizado al departamento de Marina para gastar 115 millones de dolares con el objeto de activar las construcciones navales y comprar buques auxiliares.

Estos gastos fueron recientemente aprobados por el Senado.—*Havas.*

Rumores desmentidos

Buenos Aires, 20.—Oficialmente han sido desmentidos los rumores de una iniciativa de la República Argentina en favor de la paz.—*Havas.*

Intento de fuga

Filadelfia, 20.—Siete marineros del *Kronprinz Wilhelm* y del *Prinz Eitel Friederich* intentaron evadirse á nado.

La policía disparó contra ellos. Cuatro marineros regresaron inmediatamente á tierra. Los otros dos fueron detenidos más tarde.—*Havas.*

Huelga evitada

Nueva York, 20.—Los directores de las compañías de ferrocarriles y los jefes de la Unión han evitado la huelga concediendo á los empleados un salario suplementario por el trabajo de más de ocho horas.—*Havas.*

El presidente Wilson

Nueva York, 20.—El presidente Wilson ha obtenido un buen resultado evitando la huelga de ferroclarios.

El presidente tiene desde ahora las manos libres para tratar las cuestiones interiores.

El ministerio de la Guerra trabaja desde hace quince días preparando la movilización de la milicia en todos los Estados Unidos.

La milicia de Nueva York equivale á una división francesa con artillería y caballería. —*Havas.*

Servicio radiográfico

(De la Compañía Nacional de Telegrafía sin hilos. — Noticias procedentes de Inglaterra, Francia, Alemania y Austria, recibidas en la Estación de Prat de Llobregat.)

De procedencia francesa

Bapaume destruido

Estación de Lyon, 20, 0 30 mañana.

Los alemanes, antes de retirarse de Bapaume, no se han contentado con saquearlo y destruirlo todo; han incendiado también el hermoso edificio municipal construido en 1610, del que sólo subsiste ahora la fachada y está ardiendo el interior.

De un cuadro que había en él representando al antiguo presidente del Consejo M. Waldeck-Rousseau, han cortado la silueta, revistiéndola con velos negros y exponiéndola en el balcón.

Opinión alemana

Estación de Lyon, 20 10' 30 mañana.

Según la *Tueglich Rundschau*, el profesor Diet Richscheffer, del que se conocen las opiniones pangermanistas, hizo en una conferencia dada en la Unión Alemana de los mercados del Este, las siguientes declaraciones con respecto á los acontecimientos en Rusia:

»Una cuestión importante es saber cuál será el efecto de la revolución rusa sobre la guerra.

Si las noticias son exactas. Alemania no puede esperar grandes ventajas de la revolución. Esta revolución marca un aumento de vigor en el sentimiento nacional de Rusia.

Una revolución que tiene un carácter nacional, es siempre fuerte en el exterior. Por lo tanto el peligro del lado de Rusia, es exterior y extremadamente grande para Alemania.»

De procedencia alemana

Parte alemán de la tarde

Konigswusterhausen, 20, 15'10 tarde.

El gran cuartel general alemán comunica lo siguiente:

Frente francés.—En el terreno abandonado al enemigo en las dos orillas del Somme y del Oise se han desarrollado luchas de infantería y de destacamentos de caballería, con pérdidas para el enemigo. La preparación del campo de batalla en estas regiones hizo necesario, bajo el punto de vista militar, destruir todo lo que no era útil y que podía ofrecer alguna ventaja á las próximas operaciones del enemigo.

En el ángulo de Iprés nuestras tropas de reconocimiento hicieron en las posiciones inglesas 12 prisioneros.

Entre Lens y Arras aumentó por momentos la actividad de artillería.

En la orilla izquierda del Mosa los franceses emprendieron ayer por la tarde y por la noche violentos ataques contra las posiciones que conquistamos el día 18, siendo rechazados.

En la altura 804, una de nuestras compañías, por su propia voluntad, persiguió al enemigo que retrocedía y le arrebató una parte de trinchera de 200 metros, haciendo prisioneros á 25 hombres y á sus ocupantes.

En una operación llevada á cabo inmediatamente al Sur del canal Rhin-Ródano, hicimos 20 prisioneros.

En luchas aéreas fueron derribados trece aparatos enemigos y otros dos por nuestras baterías antiaéreas.

Frente oriental.—Fuerzas del mariscal de campo príncipe Leopoldo de Baviera.—En algunos sectores la actividad de la lucha ha sido más intensa que en días anteriores.

En sus reconocimientos en el Voresina y en el Stochod, nuestras patrullas hicieron prisioneros á 25 soldados rusos.

Frente de Macedonia.—La lucha que dura hace ya nueve días entre el Ochrida y el lago Prespa, así como en las alturas al Norte de Monastir, no ofreció tampoco ayer ventaja alguna á los franceses. Sus tropas avanzaron en ancho frente contra nuestras posiciones en el estrecho de los lagos, como al Norte de Monastir, fracasando bajo nuestro fuego, y en algunos puntos en luchas cuerpo á cuerpo.

Al Norte del lago Doirán, nuestra artillería rechazó á varias compañías inglesas.

La situación militar según Alemania

Estación de Nauen, 20, 0'30 mañana.

Sólo titubeando y con grandes precauciones, la caballería y débiles contingentes ingleses, siguen á las tropas alemanas en el territorio evacuado.

Frecuentemente cañonean pueblos que ya están evacuados. Contra Manancourt lanzaron, después de evacuado, 900 granadas.

Al Este de Bapaume infligieron los alemanes á las patrullas inglesas sensibles pérdidas, retirándose luego conforme á las órdenes recibidas.

Los franceses, que según declaraciones de prisioneros, estaban concentrados en densas masas entre el Avre y el Oise, trataron de avanzar más deprisa, pero también ellos fueron, en todas partes, contenidos por las retaguardias alemanas.

Frecuentemente sufrieron los franceses enormes pérdidas. Una compañía quiso lanzarse al ataque desde Beaulieu y fué aniquilada, sufriendo la misma suerte otro destacamento que en Noyont-Mont et Quentin se disponía al avance.

Los franceses también bombardearon aldeas que hace tiempo fueron evacuadas por nosotros.

Mientras que la maniobra de repliegue toma su curso, conforme á los planes adoptados, tropas de asalto alemanas consiguieron éxitos de consideración cerca de Verdun, en el bosque de Malancourt en la altura 304 y en el Mort Homme.

En el bosque de Malancourt fueron asaltadas por nuestros soldados tres posiciones sucesivas, manteniéndose en ellas como asimismo en las conquistadas en la altura 304, á pesar de numerosos contraataques.

Del Mort-Homme regresaron nuestros destacamentos á sus trincheras cargados de botín y con algunos prisioneros. Los franceses sufrieron aquí graves pérdidas en sus contraataques.

El mayor Moraht, acerca de la retirada alemana en Occidente bajo el título «El acortamiento del frente en el Oeste es un éxito alemán», dice lo siguiente:

La temeridad del general que se decidió á la ejecución de tan magna decisión, es sorprendente y sólo el poder de una personalidad como la de Hindenburg pudo dar un ejemplo de tan peregrina iniciativa.

Que el plan haya sido concebido y elaborado en el Gran Cuartel y que se ha logrado se puede alegrar todo corazón alemán, puesto que ahora se prepara la ocasión de perjudicar al enemigo más sensiblemente que permaneciendo á la defensiva.

Por mucho que en la excitación de ánimo se equivocara uno sobre los proyectos de Hindenburg, toda crítica ha de admitir que por el repliegue logran los alemanes una economía de fuerzas, ganan tiempo y mejoran su frente.

Los ingleses, en cambio, ahora tienen el trabajo de empezar de nuevo la preparación de su ofensiva.

Bajo incontables dificultades deberán trasladar su artillería pesada, deben construir caminos y puentes, estar en terreno descubierto y sólo despacio se podrá efectuar, bajo el fuego alemán, el acarreo de municiones.

Se nos reprochará haber procedido como los rusos en Polonia. Francia juzgará. La ley de nuestra guerra es que se lleve á cabo todo lo militarmente que sea necesario y posible.

Que se pregunte á la población si ha sufrido más por nuestras disposiciones ó por las de los ejércitos franco-ingleses. Lamentamos la suerte de los infelices habitantes de las poblaciones del Norte de Francia. Nosotros no les maltratamos como los ingleses lo hacen con los belgas y franceses, los franceses con los griegos y los rusos con los polacos y rumanos.

A causa del buen tiempo reinante, durante el sábado fue muy grande la actividad aérea por ambas partes. En encarnizadas luchas aéreas perdieron los enemigos nada menos que 19 aparatos, de los cuales siete se encuentran en nuestro poder. Tres de estos aviones fueron derribados cerca de Iprés, nueve en la región de Lille y Arras, dos en el frente del Somme y el resto sobre otros puntos del frente.

Ademas fueron derribados otros tres aparatos enemigos por los disparos de nuestras baterías antiaéreas, uno de ellos detrás de las líneas alemanas.

Frente á esto, los alemanes sufrieron sólo la pérdida de tres aeroplanos.

La visita del canciller alemán

Nauen, 20, á las 0'30.—Según los periódicos de Viena, la estancia del canciller alemán en Viena dió ocasión propicia para que los ministros de Negocios Extranjeros de ambos países tratasen de todos los asuntos relacionados con la actual situación política y, militar, manifestándose en esta ocasión y en todos los puntos, una perfecta unión.

El ataque aéreo sobre Francfort

Nauen, 20, á las 0'30.—En la mañana del 17 de marzo, á las 8'45, apareció por el Oeste un aviador enemigo sobre Francfort-am-Main, lanzado seis bombas de pequeño calibre. Una de ellas explotó en el techo de una casa, cayendo las otras en el río y en los campos de los alrededores. Los cañones antiaéreos dispararon contra él. Excepto el ligero deterioro del techo y la rotura de algunos cristales, no hubo daños que lamentar.

La acción de os submarinos

Nauen, 20, á las 0'30.—Los submarinos alemanes han hundido en el canal de la Mancha, en el Atlántico y en el mar del Norte, buques por un total de 116.000 toneladas. Según datos facilitados por los submarinos que han regresado, entre los buques hundidos se encuentran:

El vapor inglés *Connaught*, de 2.648 toneladas; los veleros de la misma nacionalidad *Adelaide*, *Macleang*, *Abafound*, *Utopia* y *Dakelle*, y los pesqueros *Rod Kap* é *Hingrain*. Fueron hundidos igualmente otros tres vapores ingleses, cuyos nombres se desconocen (uno de ellos armado), de 5.000, 9.500 y 1.200 toneladas.

El vapor italiano *Cavour*, de 1.920 toneladas; el belga *Hainaut*; el griego *Thodoroff Pangales*, de 2.838 toneladas; los noruegos *Steraas*, *Danger*, *Lars Gerstenaes*, *Thele Fagel Sund* y *Hermes*; el velero ruso *San Theodoro*, y dos vapores desconocidos de unas 6.000 toneladas y 5.000 tonaledas respectivamente.

Del último combate naval

Nauen, 20, 0'30. — De los dos torpederos ingleses destruídos en Loofden por fuerzas navales alemanas, en su reciente ataque, uno era de la llamada clase *R*, es decir, de uno de los tipos más modernos. Tenía 920 toneladas, una velocidad de 32 millas, y poseía tres cañones de 10'2 y 100 hombres de tripulación.

Fué botado al agua en 1913. El otro torpedero seriamente averiado pertenecía á la clase *L*. Su instalación era aún más moderna que la del anterior y era también más grande. Fué botado al agua en 1914.

Nuestras fuerzas navales condujeron á Zeebrugge al vapor noruego *Aliance*, de 273 toneladas, que cargado de víveres iba de Rotterdam á Londres.

Parte alemán de la noche

Koenigswustenhausen, 20, 11 noche.—Occidente: En ambas orillas del Oise se señaló alguna actividad en la lucha, á pesar del mal tiempo.

Oriente: No ha cambiado la situación.

De procedencia austriaca

Parte oficial austriaco

Viena, 20, 5 tarde.—En los Cárpatos, al Oeste de Luck y en el Estochod ventajosas operaciones de avanzadas.

En el resto del frente no ha cambiado la situación.

Frente italiano. — En el frente del valle Floim aumentó la actividad de la artillería, guardando en otros puntos su normalidad acostumbrada.

Trieste fué de nuevo el objetivo del bombardeo por aviadores enemigos.

Frente Sudeste. — Al Norte de Depeloni, en el Vocusa, dispersaron nuestras tropas un destacamento enemigo.

Al Este del lago Ohrida rechazamos nuevos ataques franceses.

Crónica telegráfica de provincias

Día 20, de 8 á 12 noche.

Tarragona

Hoy se ha celebrado en la Diputación provincial la subasta de las obras para la construcción del camino vecinal de Pauls á la carretera de Gandesa. Ha presidido el acto el diputado señor Guasch y Compte, adjudicándose provisionalmente á don Florencio Galcerán, de Lérida, por 139 mil pesetas.

Presidida por don Estanislao Tell ha celebrado sesión la Comisión provincial, acordando declarar incursos en único grado de apremio á los Ayuntamientos que no han satisfecho el actual trimestre del contingente. Han sido informados favorablemente los expedientes de carreteras de Cambrils y Villanueva y otros sobre derivación de aguas del Ebro y otro del Ayuntamiento de Puigtiñós solicitando el cambio de nombre de aquella población por el de Montferri. La comisión volverá á reunirse los días 10 y 24 de abril.

—Después de asistir á las fiestas de Poboleda el arzobispo ha visitado la *Scala Dei*, acompañado del director del Museo provincial don Angel del Arco, regresando esta noche.

—La Comisión mixta de reclutamiento celebrará sesión el día 28.

—Ha fallecido el canónigo don Abdón Dalmau Pamies. Era natural de Salva del Campo.

—En Falset ha fallecido á los noventa años de edad la Reverenda Madre Teresa Trullás, religiosa carmelita de la Caridad, siendo Sueriora del Hospital y maestra de la escuela de aquella villa que obtuvo el año 1852.

—El gobernador civil ha aceptado la presidencia de honor de las carreras de autociclos que organiza en Vendrell la Unión Deportiva, habiendo ofrecido un premio, lo mismo que don Anselmo Guasch, como diputado provincial por el distrito.

—Ha sido convocada para el jueves la junta municipal para discutir y aprobar las condiciones del nuevo contrato de alumbrado público. El día 28, á las doce de la noche terminará el suministro de gas.—*Arís.*

Gerona

Durante esta última semana esta sucursal de la caja de pensiones para la vejez y de Ahorros, verificó las siguientes operaciones: cobros, 22.947'44 pesetas; pagos, 40.744'35; libretas nuevas, 29.

—Ha debutado en La Bisbal, con gran éxito, el coro titulado «Clavé» dirigido por el maestro compositor don José Macía Soler y formado por 70 coristas.

—Hoy estuvo aquí el alcalde de Palamós señor Pagés y de paso para Osor las autoridades locales de Figueras, con objeto de visitar una fábrica.

—Han sido detenidos en igueras, Ramón Soler Bertolí y Vicente Espin Moratal, quienes sostuvieron una reyerta, causándose lesiones.

—El próximo viernes se reunirá la comisión provincial.

—Ha llegado el ingeniero dependiente del ministerio de Hacienda don Fernando Rodríguez Torras, quien se trasladará á Palamós para llevar á cabo unos estudios que se le han encargado especialmente cerca de la palpitante cuestión económica de la industria corcho-taponera, que pasa honda crisis desde que comenzó la guerra europea y ver si es posible que el gobierno pueda atender á la protección de dicha importante industria que antes era la riqueza de aquella comarca.

—El tiempo es variable. Ahora está lloviendo. —*Grahit.*

Oviedo

El Sindicato Ferroviario de la línea de Langreo anunció al gobernador que dentro de ocho días se declararán en huelga porque la empresa se niega á cumplir lo pactado con ellos hace meses. El gobernador procurará orillar el conflicto, entrevistándose con el director de la empresa, cuando regrese, pues se halla ausente.

—En Pola de Lena, Evaristo Díaz, de 71 años

que sean tenidos en cuenta en la liquidación general de gastos y productos de la enseñanza, que practicarán en los términos que dispone la regla siguiente.

9.ª. Reunidos en la Delegación de Hacienda respectiva todos los datos de gastos y productos, procederá á su liquidación. Se efectuarán éstas por los administradores de propiedades é impuestos, serán censuradas por la intervención y aprobadas por los delegados; tendrán carácter provisional y serán ejecutivas desde luego, sin perjuicio de los recursos que contra ellas puedan entablar las corporaciones interesadas ó los interventores de Hacienda en provincias.

10. La diferencia que resulte entre los gastos y los productos se abonará por el Estado á las Diputaciones cuando los segundos excedan á los primeros y por las Diputaciones al Tesoro público en el caso contrario.

11. Estas liquidaciones, con todos sus antecedentes, incluso el acuerdo del delegado, se remitirán antes del 31 de mayo á la Direción general de propiedades é impuestos, la cual practicará la liquidación definitiva, pudiendo si lo estimare preciso acordar la aportación de más datos ó la ampliación del expediente antes de dictar la resolución.

12. El abono de los saldos á favor de las Diputaciones se hará por el Tesoro como minoración de ingresos por indebidos, en la forma establecida por el último párrafo del artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, de primero de julio de 1911 y con la limitación que preceptúa el real decreto de 13 de junio de 1916 y la real orden de 14 de julio del propio año.

13. Los saldos que resulten á favor del Tesoro se ingresarán con la ampliación indicada en la regla segunda.

En el Hipódromo

Los Reyes asistieron esta tarde al Hipódromo.

La prueba que se corría consistía en 15 saltos en el tiempo máximo de tres minutos y medio, concediéndose al jinete clasificado en primer lugar mil pesetas y al regimiento á que pertenezca el caballo ganador una copa. Además había un premio de 500 pesetas, otro de 400, otro de 300, dos de 200, dos de 150 y cuatro de 100.

Se han clasificado: Primero *Meseta*, Jinete don Epifanio Somoza; segundo *Alhavega*, montado por el señor Bourbon; tercero, *Lechuza*, por el señor Barreda; cuarto *Delicia*, por el señor Maturana; quinto, *Consultivo*, por el señor Arredondo; sexto, *Frecuentado*, por el señor Anleo; séptimo *Encono*, por el señor Cabanillas.

La concurrencia fué numerosa.

El torpedeamiento del "Medjerda". Nuevos pormenores

Tortosa, 13, 5 tarde

Los detalles que van recogiéndose del torpedeamiento del *Medjerda* son verdaderamente horrorosos. Venía de Orán sin hacer escala en ningún puerto español y se dirigía á Port-Vendres. Al llegar á la altura entre las Alfeques y el Puerto del Fangar, cuatro millas desde las Golas del Ebro, sin que la tripulación notara nada que le infundiera sospecha, recibió un torpedo en la popa, hundiéndose rápidamente el barco.

La escena que se desarrolló en aquellos instantes en el barco, es indescriptible. No tuvieron tiempo ni tripulantes ni pasajeros de desatar los botes y en las balsas que había en la cubierta se cogieron los primeros que las alcanzaron arrimándose unos á otros los demás.

Un bote desvencijado é inútil que estaba sin amarrar en la cubierta, cayó en el agua, y en él, algunos tripulantes, metieron contra su voluntad al capitán don José Got. Alrededor del bote, en balsas, tablones y salvavidas, luchaban los pasajeros para salvarse. A una señora que nadaba valientemente llevando delante un madero sobre el que había colocado una hija suya de cinco años, la pudieron recoger y salvarla lo propio que á su hija.

Una balsa que atestada de náufragos fué remolcada buen rato por el bote, pero al ver que el bote desvencijado no podía resistir y amenazaba hacerse añicos, soltaron el cable quedando la balsa como una boya. Después de luchar toda la noche con las olas, al día siguiente llegaron al *Cap roig*, entre Ampolla y Ametlla de Mar, donde tomaron tierra, siendo recibidos por la pareja de carabineros, la que los acompañó á Ampolla. La pobre niña había muerto en brazos de su desconsolada madre durante aquella noche trágica.

Los que se salvaron en el bote, eran: el capitán del *Medjerda*, siete tripulantes del vapor, ocho soldados franceses, uno argelino y la desdichada madre, á la que no podían separar de su infeliz hija.

Así que llegaron los náufragos á Ampolla, fueron cariñosamente acogidos por toda la población, alojándolos en las casas de algunos vecinos, siendo todos objeto de solícitos cuidados.

Por la tarde, toda la población acompañó el cadáver de la desgraciada niña, en entierro solemne, para recibir el siguiente día cristiana sepultura.

El pasaje del vapor, que estaba armado de dos cañones del 35, lo formaban 21 mujeres, 250 soldados argelinos, y el resto, hasta 580, soldados franceses y tripulación. Entre ésta se contaban seis españoles, fogoneros.

Durante todo el día del sábado, barcos de pesca y lanchas han recorrido toda la costa sin poder encontrar ni un solo náufrago ni ningún cadáver. Sólo algunas maderas se veían flotar, restos del naufragio.

¿Qué suerte les ha cabido á los 561 náufragos restantes? Nada se sabe; pero las impresiones del capitán son pesimistas.

Uno de los marinos salvados, dice que por un momento, desde la lancha, divisó la silueta de dos buques que habían de pasar cerca del lugar del naufragio, pero nada se sabe acerca de si se apercibieron del naufragio ó si recogieron á los náufragos.

Los pescadores suponen que la causa de aparecer ningún cadáver es que hasta ahora ha soplado viento de tierra y los habrá empujado hacia alta mar.

Cuentan los tripulantes salvados que después del torpedeamiento surgió el submarino, pintado de blanco, con la intención, suponen, de apresar al capitán, que se había batido varias veces con los submarinos y que con éstos y el *Medjerda* había entablado un duelo á muerte; pero que ellos pudieron salvarle cubriendo su cabeza con un gorro de soldado y envolviendo su cuerpo con un capote militar.

El cargamento del *Medjerda* se componía de 2.300 sacos de salvado, 400 bocoyes de vino, y 270 bultos de patatas y verduras.

A la Ampolla acudieron desde los primeros momentos el ayudante de Marina, señor Murcia y el cónsul de Francia en Tarragona, que se apresuraron en tomar toda clase de disposiciones para atender á los náufragos salvados y para salvar á los demás.—*D.*

Taragona, 13, 10 n.

Han llegado, esta mañana, 16 supervivientes del vapor *Medjerda*, un maquinista, el jefe de equipajes, un chofer, tres mecánicos, un cocinero, ocho soldados argelinos y una mujer llamada Argemina Vezzetti, que perdió á su madre y á dos hijos.

En el tren de la tarde han salido para Francia, siendo despedidos por el gobernador civil interino, el comandante de Marina, el inspector de Sanidad, el jefe de policía, la colonia francesa y los cónsules inglés y belga. Los náufragos han vitoreado á Francia y España.

El capitán del *Medjerda* ha marchado á la playa de Ampolla, donde se dice que aparecen cadáveres.

Los ahogados son 61 tripulantes, 450 soldados con licencia, 12 pasajeros y 22 mujeres y diez niños.

Había seis fogoneros españoles llamados Fernando Segura, Antonio Ruiz, Manuel Real, Manuel García, Antonio Serrán y Luis Aldiguer.

El buque fué torpedeado por popa, hundiéndose verticalmente, en un minuto. Por ello perecieron casi todo el pasaje y tripulación. Se tiene la remota esperanza de que el vapor *Rievre*, que iba cinco horas detrás recogiera algunos de los náufragos.

Ha llegado el vapor español *Valentín* trayendo una balsa de salvamento encontrada en el sitio del hundimiento. Los supervivientes afirman que vieron una barca de pesca, que huyó, sin prestarles auxilio a pesar de los gritos que lanzaban en demanda de socorro.—*Arís.*

Buque inglés torpedeado

Castellón, 13, 10'25 n.

Esta madrugada, llegaron en botes á la playa de Alcoceber (Alcalá de Chiverti), 28 tripulantes del vapor inglés *Zanoni* cañoneado y hundido frente á la playa de Torrenostra (Torreblanca). El resto de la tripulación hasta 37 de que se componía llegó á la playa de Torreblanca en un barco de 6.000 toneladas que se dirigía con cargamento de carbón á Génova. Dichos tripulantes llegaron aquí en el tren expreso. En la estación les esperaba el agenté consular inglés y varios periodistas. Interrogamos al capitán, quien se limitó á decirnos que el barco fué hundido por un submarino, resultando muerto el segundo maquinista y que ninguna noticia podía agregar. Un tripulante al cual tuvimos la suerte de poder interrogar se mostró más explícito, manifestándonos que el torpedeamiento ocurrió á las ocho de la noche de ayer, á 15 millas de la costa. El submarino disparó 20 cañonazos, contestando el barco, pero á los primeros disparos el cañón que éste llevaba se inutilizó.

Anoche desde toda la costa oyóse perfectamente el cañoneo. De los tripulantes resultaron dos heridos leves, tienen quemaduras en la cara y en las manos.

En el tren mixto prosiguieron su viaje á Valencia. Antes de salir el agente consular les obsequió con tabacos.—*Castelló.*

La guerra europea

Quince naciones en armas

Resumen del día

Nota francesa: Tranquila fué la jornada de ayer, sin combates de infantería y contestando la artillería alemana muy débilmente al fuego de la francesa.

Nota británica: Sigue luchándose en Bullecourt, pueblo que ayer ocuparon los ingleses. En el resto del frente británico han sido rechazados varios contra-ataques de los alemanes.

Nota alemana: En el frente inglés han fracasado todos los últimos ataques realizados por el enemigo y además han recobrado las tropas alemanas algunas de las posiciones perdidas. Ni en el Aisne ni en la Champaña han logrado los franceses ninguna nueva ventaja.

Nota italiana: La lucha de artillería ha sido singularmente viva en el frente Giuliano; los austricos siguen bombardeando la ciudad de Gorizia. Muéstranse á su vez muy activos los aviadores.

Del Extranjero

Francia

El general Marieni

París, 31.—El general Marieni ha llegado á París. En la estación de Lyon ha sido recibido por los oficiales de la misión italiana en París, el general Di Breganze agregado militar á la embajada de Italia, el jefe del servicio aeronáutico interaliado M. Flandin, el comandante Faure y varios oficiales del subsecretariado de aeronáutica.

El general Marieni tendrá conferencias con el jefe de la aviación francesa. Acompañan al general los coroneles Riculdoni y Moizo.—*Havas.*

Embajador que regresa

París, 13.—Nos dicen de Petrogrado que ha salido de aquella ciudad en dirección á Francia el embajador de la República francesa en Rusia; viene en uso de licencia.—*Havas.*

Misión portuguesa

París, 13.—Esta mañana ha llegado á París una misión militar portuguesa compuesta de un coronel, tres capitanes y cinco tenientes.—*Havas.*

Torpedeo de un vapor español

París, 13.—Comunican de Madrid que han llegado al puerto de Garraf dos canoas del vapor *Carmen*, de Barcelona, que yendo de Valencia á Cette con cargamento de vino, fué echado á pique por un submarino alemán, á doce millas de la costa española.

La tripulación del *Carmen* fué salvada, y el submarino remolcó las canoas hasta la costa.

Los armadores del *Carmen* reclamarán de Alemania una indemnización.

Los destructores *Bustamante* y *Villamil* han sido destinados á ejercer un servicio de vigilancia entre Gijón y la costa francesa.—*Havas.*

La nota oficiosa

París, 13.—«Los alemanes no repitieron ayer sus contraataques en este sector del frente, de lo cual, sin embargo, no hay que deducir que no esté preparando su infantería nuevos intentos de ofensiva. De todos modos, es de notar que las tropas que el enemigo lanza contra nosotros, parecen cada vez con menos energías, debilitadas por sus repetidos é inútiles ataques; además, han de ser continuamente reorganizadas sus unidades, tantos son los hombres que pierden en la lucha.

»Mientrastanto, mantiénense activísimos los combates de artillería en el Soissonnais, en la Champaña y en la orilla izquierda del Mosa.

»Noticias de carácter oficial vienen hoy á confirmar que fueron muy importantes las pérdidas sufridas por los alemanes en el curso de la batalla que se entabló el día 16 de abril; los prisioneros que se les hicieron durante los primeros cuatro días exceden de veinte mil, cuando el Estado Mayor alemán pretende que sólo perdió siete mil quinientos hombres desde el día 8 al 20 del mismo mes de abril. Para demostrar su afirmación, el Estado Mayor francés da un detallado recuento de los prisioneros hechos por divisiones y aun por regimientos. Es fácil comprender la importancia de la cifra antes indicada, sobre todo desde el punto de vista del desgaste de los efectivos.

»En el frente británico han vuelto nuestros aliados á su acción ofensiva con nuevo ardor. Así, los ataques contra el enemigo parten unas veces del Soissonnais ó de la Champaña y otras veces del Artois, donde se está librando ahora una batalla que es favorable á nuestros aliados.»—*Havas.*

Juana de Arco

París, 13.—En Orleans se ha celebrado hoy el aniversario de la liberación de la ciudad por Juana de Arco. Ha oficiado en la Catedral el obispo auxiliar de Dublín, y el obispo Lenfant ha pronunciado el panegírico. Todas las imágenes de Juana de Arco que existen en la ciudad han sido adornadas con flores y banderas de las naciones aliadas.—*Havas.*

Nota británica de anoche

París, 13.—La nota oficial británica de anoche da cuenta de que las tropas inglesas han ocupado el pueblo de Bullecourt, donde prosigue sin embargo la lucha, y de que á ambos lados del camino de Arras-Cambrai se apoderaron de algunas posiciones alemanas. Durante los combates de ayer hicieron los ingleses más de setecientos prosioneros, entre ellos once oficiales.—*Havas.*

Nota oficial de la noche

París, 13.—«La jornada de hoy ha sido relativamente tranquila en todo el frente, sin haberse entablado acción ninguna de infantería. Nuestra artillería, sin embargo, ha seguido bombardeando con la mayor eficacia las defensas enemigas, contestando á nuestro fuego los cañones alemanes sólo muy débilmente.

»En el frente belga ha sido mucha la actividad de la artillería; en la región de Dixmude se han desarrollado algunos combates con granadas de mano. Ayer fué derribado por un aviador belga un aeroplano alemán.»—*Havas.*

Nota británica de la tarde

París, 13.—«Durante la pasada noche, al Noroeste de San Quintín y al Nordeste de Vergnier, hubo varios encuentros entre patrullas avanzadas, que nos han permitido á nosotros avanzar en algunos puntos nuestras líneas. En Bullecourt sigue luchándose todavía.

»También durante la noche hemos avanzado algo al Sur del Scarpe; al Norte del mismo río y en la falda Oeste de Greenland hemos mejorado mucho nuestras posiciones y hemos hecho algunos prisioneros.

»Esta tarde, desde el cementerio de Roeux, ha iniciado el enemigo un contraataque, que hemos por completo rechazado, haciéndole además algunos prisioneros.»—*Havas.*

Comunicado británico de la noche

París, 13.—«Ha realizado el enemigo dos nuevos ataques contra nuestras posiciones de la línea Hindenburg, al este de Bullecourt, habiendo sido en ambos rechazado. Nuestras tropas australianas se mantienen heroicamente en sus posiciones de ese sector, donde en el espacio de diez días han rechazado ya doce violentísimos contraataques. La mayor parte del pueblo de Bullecourt, situado en la misma línea de Hindenbrug, está actualmente en nuestro poder.

»Al norte del Scarpe han ocupado hoy nuestras tropas la parte oeste del pueblo de Roeux y realizado un avance en la falda oeste del monte de Greenland, donde han hecho admás algunos prisioneros.

»En distintos combates aéreos han sido derribados cinco aeroplanos alemanes y otros cinco han sido obligados á aterrizar con graves averías; otro aeroplano enemigo ha sido derribado en nuestras líneas por la artillería especial.

Han dejado de regresar seis de nuestros aviadores».—*Havas.*

Rusia

Varias noticias

Petrogrado, 13.—Desmiéntese formalmente que Herensky se halle enfermo.

—En una sesión de delegados del frente Gutchkoff ha pronunciado un discurso sobre el aprovisionamiento del ejército diciendo que es esta una cuestión casi resuelta y que en caso de un acuerdo con los Estados Unidos lo será del todo y muy ventajosamente. Ha dicho también que aunque es partidario de la democratización del ejército no es conveniente debilitar la autoridad principio de toda disciplina.

—El Santo Sínodo ha publicado una declaración diciendo que hará esfuerzos para convocar un próximo concilio ortodoxo para insistir en la necesidad de introducir el principio electoral en la administración eclesiástica.

—Mr. Thomas ha sido recibido por el Consejo de delegados y ha declarado que la opinión francesa espera de Rusia ante todo un concurso sin reserva, que las intrigas de los socialistas alemanes durante la guerra, la entrada de los Estados Unidos en la guerra y la revolución rusa hacen que los socialistas no deben discutir los objetivos de la guerra, sino ante la certidumbre de la victoria. La derrota de Alemania, ha dicho Mr. Thomas, es necesaria para realizar las ideas democráticas.

La exposición de Mr. Thomas ha sido escuchada con interés y simpatía crecientes. — *Havas.*

Pequeña República

Petrogrado, 13.—Los campesinos de la región de Schusselburg, después de haberse incautado de vastas propiedades de la misma y de grandes cantidades de cereales y de semillas, se constituyeron en República y proclamaron su independencia. El gobierno provisional ha enviado á dicha region á un delegado para que resuelva el conflicto.—*Havas.*

La nota oficial

Petrogrado, 13.—«En nuestro frente occidental y en el frente rumano no se han librado sino pequeños combates de infantería.

»En el Cáucaso, algunas fuerzas turcas intentaron tomar la ofensiva al Sudoeste de Gumuschane, siendo completamente rechazados por nuestros fuegos.

»En las cercanías de Novogrodek vióse un aeroplano alemán obligado á aterrizar y fueron hechos prisioneros sus tripulantes. En algunos puntos de nuestro frente han ocurrido tragicos accidentes aéreos, habiendo ellos costado la vida á algunos de nuestros pilotos.»—*Havas.*

El gobierno provisional

Petrogrado, 13.—La idea de que la extrema izquierda tenga alguna participación en el gobierno va ganando poco á poco el ánimo de la mayoría de los individuos del Comité ejecutivo de obreros y soldados. Sin embargo, no se tomará sobre ello ningún acuerdo definitivo antes de haberse reunido juntamente con el Comité de Moscou.—*Havas.*

Inglaterra

La acción submarina

Londres, 13. — Durante la semana que terminó el día 6 del actual entraron en los puertos ingleses 2.374 buques de todas nacionalidades, y salieron 2.499; fueron echados á pique 24 buques ingleses de más de 16.000 toneladas y 22 de menos tonelaje, y además 16 barcos de pesca; finalmente, fueron 34 los buques ingleses atacados por los submarinos. — *Havas.*

Diputados irlandeses

Londres, 13. — Ante el cariz deplorable que han tomado estos últimos días los acontecimientos de Irlanda, varios *leaders* del partido nacionalista irlandés se disponen á renunciar su acta de diputados.—*Havas.*

Italia

La guerra en el aire

Roma, 13.—Dice una nota oficial que durante la última noche algunos aeroplanos enemigos pretendieron volar por encima de nuestro territorio, en la zona costeña del frente.

Inmediatamente se lanzó al espacio una de nuestras escuadrillas de hidroplanos, entablando combate con el enemigo y penetrando en su territorio, en donde bombardeó varios establecimientos militares, en especial alguno de ellos muy próximo á Trieste. A pesar del intenso fuego que se hizo contra ellos, todos nuestros aviadores regresaron indemnes á sus bases.—*Stefani.*

La nota oficial

Roma, 13.—«La actividad de la artillería fué sólo regular en las regiones del Trentino y de Carina, y algo más intensa á lo largo del frente Giuliano, sobre todo en el sector que va desde Tolmino al mar.

Algunos de nuestros proyectiles provocaron grandes incendios en las líneas enemigas. Por su parte el fuego de los cañones austriacos causó algún daño en distintos edificios de Gorizia.

»Al Este del torrente de Vertobizza hubo algunos encuentros entre patrullas avanzadas y nosotros hicimos una docena de prisioneros, entre los que se cuenta un oficial.

Varios aviadores enemigos han arrojado algunas bombas explosivas sobre Isola, Morosini y otros pueblos del bajo Isonzo, causando la muerte á un hombre. Una de nuestras escuadrillas aéreas ha bombardeado otra vez el campo de aviación de Prosecco, al Norte de Trieste. En un combate aéreo librado sobre Gorizia ha sido derribado un aeroplano enemigo.»—*Stefani.*

Operaciones aéreas

Roma, 13.—Se ha publicado una nota oficiosa que dice:

«En el frente de Giulia una escuadrilla de aviones enemigos efectuó un raid, lanzando bombas sobre diversas localidades y haciendo algunas víctimas entre la población.

»Durante toda la jornada nuestros aviones de observación han volado sobre las líneas escoltados por aparatos de caza.

al ayudante de Marina de Barbate, espresándoles su más profundo agradecimiento por la solicitud con que han sido atendidos los tripulantes del vapor griego *Odiseus*, que naufragó poco há.

Tambien ha expresado su gratitud en nombre de su gobierno y en el suyo, al ministro de Estado por la acogida y hospitalidad que tanto las autoridades como los habitantes de los puertos españalos prestan á los marinos griegos en todos los momentos en que necesitan ayuda por causa de la guerra.

El testamento de un archiduque

En la embajada de Austria Hungría se ha abierto con toda solemnidad el testamento del archiduque Luis Salvador, fallecido, como es sabido, en Palma de Mallorca.

Se ha procedido á la apertura en presencia del subsecretario de este ministerio, señor Rosado, en representación del ministro, el secretario de Registros señor Casares, el jefe de interpretacion de lenguas de este departamento, y del señor García Conde, secretario de embajada.

También ha sido invitado atentamente por el embajador de Austria Hungría el príncipe de Furstemberg y el señor Feliu, diputado provincial de Palma

Al darse lectura del mencionado documento se ha visto que todo cuanto poseía lo dejaba á su secretario particular y al hijo de éste.

El Congreso de Economía

Continuo hoy la reunión de las secciones del Congreso de Economía Nacional.

Reunióse la seccion novena bajo la presidencia del marqués de Valdcrrey.

El señor Cussó, en representación del señor Rahola leyó y apoyó la ponencia de éste sobre las relaciones económicas hispano-americanas.

El informe del señor Rahola, integrado por 9 conclusiones, es de verdadera importancia para la afirmacion de dichas relaciones económicas Fue discutido por los congresistas señores Laffite, Molinas, Gil Becerril, Colar, Prast, Fuster, Cusso y Botella, que presentó varias enmiendas adicionales, las cuales fueron aprobadas. Se refiere una de ellas á la conveniencia de crear escuelas de preparación para emigrantes y otra es relativa á la conclusión octava de la ponencia sobre el acoplamiento de los estudios americanos en España

Además presentó y apoyó el señor Fuster una proposicion referente al envío inmediato de una ó varias comisiones comerciales á America, formada por elementos activos del comercio, industria y banca españolas.

El señor Colar propone que se estipule la validez de las sentencias que dicten los tribunales contratantes sin necesidad del procedimiento de los artículos 951 y siguientes de la ley de enjuiciamiento civil

El señor Gil Becerril presentó una enmienda á la conclusión sexta

La sección 12 reunióse á las diez de la mañana, procediéndose á la discusión de las ponencias primera y segunda, de los señores Vives y Mon y Pascual

Después de larga discusión se aprobó la siguiente conclusión

«La seccion 12 propone al pleno del Congreso que la comisión ejecutiva que se nombre, con arreglo al artículo 25 del reglamento, lleve á la práctica lo propuesto en las ponencias anteriores.

Además acordó la sección solicitar que el primer Congreso se celebre en Valencia, para tratar de un tema único

La sección 10 discutió las ponencias primera y segunda, relativas á la organización de servicios de estadística, de los señores Rodríguez Bruna y Fallado

La 11 discutió las ponencias primera y segunda de dicha sección, referentes á la organización de fuerzas económicas nacionales y de las que son autores los señores Amengual y Escalas

En la sección primera el señor Massó dió lectura de la ponencia presentada acerca del nacionalismo económico.

El congresista señor Elorrieta presentó una enmienda pidiendo que el Congreso se ocupe de la cuestion forestal, cuya importancia señalo, proponiendo la creación de un patrimonio forestal del Estado.

El señor Mendez Vigo presentó otra enmienda relativa á la propiedad industrial.

Esta noche se reunió el pleno para la aprobacion de las conclusiones definitivas.

Balance del Banco

El oro ha aumentado en 10 622.503'11 pesetas

La plata ha disminuído en 4 303.359'53 pesetas

Los billetes han aumentado en 18.983.800 pesetas

Las cuentas corrientes han aumentado en 2.910 831'50 pesetas.

La cuestión militar

Hoy regresó á Madrid, procedente de Asturias, el comandante de infantería señor Pinilla, para volver á desempeñar el cargo que tenía en el ministerio de la Guerra, en el que cesó recientemente

En Oviedo, Valladolid y otros puntos del trayecto fué saludado por delegaciones de las juntas de defensa

También regresó para posesionarse del cargo que venía desempeñando en Madrid, el teniente coronel señor Urbano, que actualmente se hallaba en Teruel

Hoy se reunieron los oficiales de Intervencion militar residentes en Madrid, para dar carácter oficial á su junta de defensa y para manifestar á las ya constituídas por otros cuerpos y armas su propósito de secundarlas en cuanto sea de interés general para la patria y el ejército

Dice *La Nación:*

«Un prestigioso general procedente de infantería y cuyo nombre no estamos autorizados para revelar, tiene el propósito de recabar de los jefes y oficiales del arma que contribuyan á la suscripción que encabezará para que se modele un busto del coronel señor Marqués, presidente de la Junta Central de Defensa y sea colocado en el patio central de la Academia de Infantería.»

La "Gaceta"

La *Gaceta* de hoy inserta, entre otras resoluciones, la orden del ministerio de Hacienda habilitando el local nombrado Hospital de Gistain, en Huesca, para depositar minerales de hierro y zinc que han de ser exportados á Francia; el punto nombrado Cala de Llamy (Baleares) para embarcar, en régimen de tráfico de bahía, diversos productos extraídos de la finca de don Melchor Bauzá Palmer, y el puerto de Candas (Oviedo) para embarcar y desembarcar por cabotaje toda clase de mercancías; y ampliando por tres meses el plazo que para la validez de los certificados de origen señala la disposición 10 de los vigentes aranceles de Aduanas.

Notas palatinas

Después de despachar con el presidente del Consejo, recibió el Rey esta mañana al embajador de Francia, al duque de San Pedro Galatino, que trató con S. M. de asuntos relacionados con los exploradores de España, al general marqués de Prado Alegre, al agregado naval en la Embajada de Francia, teniente de navío M. de Roucy, y al agregado militar á la Legación de Portugal, capitán Carlos María Pereira dos Santos

—El obispo de Sión y el ministro de Portugal y señora de Vasconcellos presentaron sus respetos á los Reyes y á la reina Doña María Cristina.

—La reina Doña Victoria fué cumplimentada por la señora del general Mille y señores Beistegui.

—La embajadora de los Estados Unidos y su hija miss Willard fueron recibidas por Doña María Cristina.

—Los Reyes dieron esta tarde los paseos acostumbrados.

Prácticas militares

En Villaviosa de Odón se fectuaron prácticas de fin de curso de la Academia Medico-militar.

Una ambulancia mandada por el médico primero don Silvano Escribano, compuesta de una sección de montaña y otra montada, y servida por alumnos, se trasladó á dicho punto, instalando en las inmediaciones del histórico castillo un hospital de campaña con todos los elementos necesarios.

Los ejercicios de conjunto fueron presenciados por el general Francés, jefe de la sección de instrucción del ministerio de la Guerra, por el inspector de Sanidad de la región, general Delgado, y por numerosos jefes y oficiales del cuerpo.

La herencia de Bornos

Continuó la vista del pleito de la herencia de la condesa de Bornos.

Desde las primeras horas de la tarde comenzó á congregarse en la calle gran número de personas, que fueron guardando fila para penetrar en el local donde se celebran los debates. Adoptóse mayor número de precauciones que el dia anterior, pues las fuerzas de guardias de seguridad se reforzaron con varias parejas de á caballo

Supose que la representación del conde de Villariego había formulado un incidente de recusación del presidente de la sala. Según se dice, se funda en causa de enemistad manifiesta que se estima acreditada por los hechos acaecidos durante la vista y otros que por lo que se dice se consignan en el escrito de recusacion

A las 6'20 se constituye el tribunal y reanuda su informe el señor La Cierva.

Antes de entrar en la continuación de su informe, el señor La Cierva solicita que conste su protesta á los efectos legales de que no obstante estar recusado el presidente, continúe presidiendo la sala

El presidente deniega la protesta y el señor La Cierva insiste en ella. Hace constar igualmente que ayer no asistió á la vista porque no fué citado para ella.

Reanuda su informe, manifestando que no obstante el estado de su salud y la situación creada en este pleito, acude á cumplir con su deber por un imperativo de conciencia

Hay muestras de aprobación y el presidente dice:

A ver quien dice ¡Muy bien! Los que están a su lado lo dirán. No se puede decir ni bien ni mal, porque mando desalojar en el acto.

El señor La Cierva lamenta que con su informe moleste al tribunal.

El presidente. Omita su señoría toda reticencia suponiendo que se le oye con molestia.

En el acto prosigue su informe el letrado y continúa examinando desde el punto de vista jurídico las manifestaciones de los testigos instrumentales.

Reitera la doctrina que viene sustentando acerca del vicio de invalidez del testamento de la condesa de Bornos, porque ésta no dió sus instrucciones ante el notario y los testigos sino que fué el conde de Guevara el que las dió al notario.

Afirma que el testamento no representa lo que dijo ó quiso decir la finada.

Lee de nuevo las declaraciones de los testigos instrumentales, que manifestaron que lo único que dijo la condesa de Borpos fué que dejaba su casa al conde de Guevara para que cumpliera en conciencia sus instrucciones. Luego dijeron que la condesa prestó su conformidad al testamento al serle leido. ¿Pero es que aquella enferma expirante podía siquiera darse cuenta de ello?

No basta la alegación de que la condesa de Bornos expresó su conformidad con el testamento cuando le fué leido, pues la jurisprudencia del Supremo es que deben evitarse las sorpresas al testador en caso de última enfermedad cuando se le lee cosa distinta de la que dispuso y cita sentencias anulando testamentos en *estas circunstancias*.

Por todo ello confia en que sea declarado nulo el testamento de 5 de marzo de 1915.

Añade el señor La Cierva que tiene que entrar á examinar el vicio de nulidad del testamento, y como ha de ser extenso somete al tribunal la conveniencia de suspender la sesión.

El presidente consulta al tribunal y hecha la consulta dice que no hay unanimidad de criterio y acuerda suspender la vista hasta el lunes.

La huelga de metalúrgicos

Desórdenes públicos

Vigo, 9, 11 noche.

En este momento terminó el mitin, organizado por la Federación general de trabajadores, para exteriorizar su solidaridad con los huelguistas metalúrgicos y hacer pública la decisión de ir al paro general sino se soluciona aquélla. Se pronunciaron discursos de tonos violentos, atacando á la clase patronal y principalmente al dueño del taller en que se inició la *duración del conflicto*. El obstáculo mayor de la solución es la negativa del patronal al reconocimiento de la personalidad del Sindicato de metalúrgicos, y las otras dos cuestiones son la disminución de la jornada y el aumento del salario. Las autoridades tomaron medidas para evitar la alteración del orden público, patrullando fuerzas de la guardia civil y de seguridad. Ha quedado restablecido el orden material. Empezo la acción de la policía y en el Juzgado hay varios detenidos, en cuyos domicilios se encontró harina, procedente del saqueo de los almacenes y carros. Algunos lo están como compradores. Desconócese el número de heridos que ha habido en los tres días que duraron los sucesos. En la casa de socorro de Vigo fueron curaron once, pero se cree que debe haber muchos más, algunos graves que debieron resultar en las cargas que la benemérita dió en el puente de San Martín de Comesana la noche del miércoles y la mañana del jueves.

Se calcula en unos 130.000 kilos la cantidad de harina de que se apoderaron las turbas en distintos almacenes de Burgo, Priegue, Nigrán y Ramallosa y de los carros en las carreteras y en Vigo.

—La Sociedad Artística obtuvo el primer premio en el concurso de coros gallegos en Orense.—*El corresponsal.*

Las huelgas

Oviedo, 9, 1'40 tarde.

El estado general de las huelgas sigue igual.

La de la fábrica de pólvora de Cayes ha entrado en vías de arreglo. Pondránse de acuerdo la dirección de la fábrica con la comisión de huelga respecto de los obreros que hayan de ser baja en vista del decrecimiento de la producción.

Agudízase la excitación entre los mineros.

Hubo una collisión, provocada porque un grupo de huelguistas insultó á unas monjas. Un guardajurado salió en defensa de las religiosas, cruzándose varios disparos y repartiéndose estacazos. Resultaron dos heridos. Intervino la benemérita, deteniendo á seis.

Se han cometido varios actos de *sabotaje*, destruyendo con dinamita los vagones de las minas y trozos de las vías.

Espérase la próxima llegada de fuerzas de Mieres Ciento cincuenta obreros, pertenecientes á la mina *Haces*, abandonaron el trabajo, porque el capataz despidió á cuatro operarios.

Mañana se reunirán los delegados obreros. Nótase honda inquietud en todas las clases sociales, especialmente en la obrera, circulando con insistencia rumores absurdos. Témese la pronta declaración de huelga.—*García.*

Los submarinos.—Buques hundidos

Tortosa 9, 10'21 noche.

Esta mañana oyóse en Ampolla y San Carlos nutrido cañoneo. En las golas del Ebro un submarino atacó un convoy de 5 buques. Se asegura que ha hundido 2 y que otro ha naufragado frente Ametlla. Se ha pedido médicos y medicamentos y recogido 123 heridos.—*D.*

Tarragona 9, 10 noche.

A seis millas del Cabo de Salou ha sido hundido por medio de bombas, á las seis de la mañana, el vapor noruego *Gratangnen*, de 1.400 toneladas, que de Inglaterra se dirigía á Italia.

La tripulación ha desembarcado en Hospitalet, habiendo llegado á esta capital en ferrocarril y pasado á la comandancia de Marina con objeto de prestar declaración.

Se ha hecho cargo de los náufragos el cónsul de Noruega.

A tres millas de la desembocadura del Ebro ha sido torpedeado á las siete de la mañana, el vapor italiano *Fert*, después de sostener lucha con el submarino.

La tripulación ha desembarcado en Amposta, donde ha acudido el secretario del consulado.

Los náufragos marcharán mañana á Barcelona.

Desde esta ciudad, se ha oído al anochecer varios cañonazos hacia el Cabo de Salou. Dícese que procedían de un destruyer que perseguía al submarino.

Lo cierto es que se ha visto un vapor que retrocedía de la dirección de donde se percibían los disparos.—*Arís.*

Castellón 9, 10'15 noche.

Pescadores del caserío marítimo de Oropesa, confirman noticias de Vinaroz sobre intenso cañoneo que se ha oído esta madrugada entre Oropesa y Vinaroz. Las primeras detonaciones percibiéronse á las tres de la madrugada, adquiriendo el cañoneo mayor intensidad entre seis y siete y cesando cerca de las diez Contáronse más de 60 disparos. El público acudió á la playa, pudiendo distinguirse en el horizonte la humareda de los disparos.

El supuesto combate calcúlase librado á 18 millas Suroeste de Vinaroz.

En la playa de Cabañes, se ha hallado otro cadáver. Vestía uniforme militar francés. La ropa interior marcada con las iniciales V. V., encontrándosele una placa con esta inscripción: «García Vuermat, 1910 Orón 1841.—*Castelló.*

Españoles asesinados

Tetuán 9, 21'30

A media noche de ayer unos malhechores penetraron en una cantina situada en el camino de Laucién, propiedad del paisano Francisco Tapia, asesinando á éste y á una mujer con quien vivía maritalmente.

Otros tres paisanos que se encontraban en la cantina lograron escapar, avisando del suceso.

La familia asesinada tenía prohibición de la superioridad de pernoctar en aquella vivienda.

Los cadáveres fueron conducidos al depósito del cementerio católico. Mañana se efectuará el sepelio.

El juez de primera instancia entiende en el asunto.—*Novelles.*

La guerra europea

Quince naciones en armas

Resumen del día

Nota alemana: Continúan los ataques ingleses en el canal de Ipres. Son rechazados los enemigos en Vermelles, Loos y Croiviller.

En el frente oriental no ha cambiado la situación.

—

Nota británica: Da detalles de la brillante toma de Messines y Wystchaete, en que los ingleses hicieron más de 6.400 prisioneros. Ha sido consolidada la nueva línea, rechazando contraataques enemigos cerca de Costtaverne y de Messines.

—

Nota francesa: Actiaidad de artillería al norte de San Quintín. En el camino de las Damas los alemanes renovaron sus intentos de ataque desde el sur de Filain hasta Cerny, siendo todos rechazados.

—

Nota italiana: Han sido rechazados fuertes ataques de los austriacos en la zona de Gorizia y en la de Fivoli, habiéndose librado en otros puntos del frente rudos combates de artillería.

COMENTARIOS DE LA GUERRA

La cuerda tirante

En distintas ocasiones he indicado el proceso general de las guerras: la acción de las armas demanda y provoca tales sacrificios, que al fin uno de los bandos, creyendo que el curso de los acontecimientos no haría más que agravar su situación, se declara vencido y busca la paz. Cuanto mayor es el desnivel que en los medios de lucha empleados y en los sufrimientos padecidos existe entre los beligerantes, mayor es el salto que se refleja en el tratado de paz. Cada uno de los artículos, cada una de las palabras de este tratado de paz es como un eco de las operaciones bélicas realizadas ó en proyecto, una consecuencia de las premisas que las peripecias de la lucha y de la situación de los pueblos en guerra han fijado.

Imagine el lector que cada una de las naciones en guerra viene á ser, para estos efectos que ahora examino, como una cuerda extendida, cada día sujeta á esfuerzos mayores. El crecimiento indefinido de las cargas soportadas por los pueblos llegaría á romper todas esas cuerdas representativas de la resistencia de los respectivos Estados. Pero la rotura no se realizaría en todas las naciones al mismo tiempo, sino que algunas resistirían menos que las otras. Cuando la cuerda de la resistencia nacional se rompe, ó los directores de la cosa pública temen que la rotura es inminente, se busca la paz por el medio más rápido, huyendo de mayores males. Sólo más tarde el vencido se hace cargo de que la cuerda del vencedor se hallaba tan tirante como la suya propia.

No ya en las guerras consideradas en su conjunto se manifiesta este fenómeno de la cuerda tirante, que se rompe ó amenaza romperse, sino que también se observa en los combates. En muchos de ellos, la situación llega á ser tan crítica para los dos bandos que materialmente hablando, cada uno de ellos se considera vencido, y opina que el otro está á punto de hacer efectiva su victoria. Solo que el caudillo más arriesgado ó más tenaz aguanta un minuto más que el otro. La cuerda, que representa la cohesión de éste, queda rota primero, y el que ha persistido en la voluntad de vencer ve convertida su victoria en situación comprometida.

De esta ley, comprobada en todas las campañas, no faltan ejemplos en la guerra actual. En la batalla del Marne, el ala derecha del general von Kluck empezó á retirarse cuando su adversario, el general Manoury, se decidía ya á retroceder. Cuando, en la batalla del Iser, los alemanes se avinieron á replegarse después de haber perdido 150.000 hombres, les habría bastado prolongar un poco su esfuerzo para vencer. «Si los alemanes se hubiesen mantenido un cuarto de hora más, escribió M. F. Nothomb, quizá hubiesen pasado por todas partes». Igual observación puede aplicarse á la batalla del *Grand-Couronné*, del éxito de la cual dependía la suerte de Nancy. El general Malleterre recuerda que el día 7 de septiembre de 1914, el comandante del 314.° regimiento de infantería recibió la orden de replegarse. Rehusó hacerlo; pero habiéndose reiterado la orden por escrito, iba á obedecerla, cuando el enemigo empezó á efectuarlo. Sin duda se fundaba también en este orden de consideraciones Claussewitz, maestro de los maestros alemanes del arte militar, cuando decía que, en ciertas ocasiones, uno de los bandos que sostiene la guerra recoge la cosecha que el otro ha sembrado.

La primera cuerda rota, de las muchas que hay extendidas con motivo de la lucha mundial, ha sido la de Rusia. Podrá ó no empalmarse de nuevo—dejemos en paz el porvenir y hablemos del presente—pero hoy aquella cuerda está rota y bien rota, y con esta rotura hay que contar para hacer reflexiones sobre el curso de la guerra.

de un niño de cuatro años; en Sagunto, otro cadáver de un adulto; otro más, de nacionalidad francesa, en la playa de Cullera.

También en la escollera del muelle de Levante han sido extraídos los restos de un hombre que no ha podido ser identificado.

—Sigue el conflicto de los arroceros. El ingeniero de la división agronómica ha entregado al gobernador un estado demostrativo de los precios de los arroces durante los últimos cuatro años, justificando que los molineros pueden vender el arroz blanco a 44'50 pesetas, estando el de cáscara á 31.

Los molineros están dispuestos, si no se aumenta la tasa á ceder los molinos á las autoridades para que éstas elaboren el arroz.

—Los tenientes de alcalde monárquicos se han negado a desempeñar accidentalmente la alcaldía durante el tiempo que el propietario esté en Madrid.

El alcalde nombrará para que le substituya á un concejal republicano.

—Mañana saldrá el señor arzobispo para Madrid.—*Llorente.*

San Sebastián

Ha regresado de Madrid la comisión de diputados provinciales que fué para gestionar algunos asuntos, entre ellos el teléfono provincial. Según noticias recibidas, hoy mismo ha firmado el ministro la real orden correspondiente, que está de acuerdo con las pretensiones de la provincia.—*Pujol.*

Cádiz

Ha marchado nuevamente á Madrid el alcalde, con objeto de reanudar las gestiones sobre la ampliación de los depósitos francos.

Mañana se inaugurará la feria de Algeciras. Concurrirán numerosas personalidades de Cádiz y Málaga.

—El vapor *Hespérides* fué detenido y conducido á Gibraltar por un crucero inglés, pero una vez reconocido se le dejó continuar el viaje para Cádiz.—*Dick.*

Vich

De nuevo ha estado en Vich el inspector general de Cultivos de la Sociedad general Azucarera de España, don Enrique Cremades, acompañado del ingeniero-jefe de Cultivos de la zona de Vitoria, para enterarse de la marcha del ensayo que, de común acuerdo con la citada Sociedad, ha organizado la Cámara Agrícola Huertana. Han quedado contentos y satisfechos de las plantaciones y muy admirados del adelanto de la agricultura del llano de esta comarca. Han marchado convencidos de que el país es apropósito para el cultivo de la remolacha y que, en consecuencia, podremos ver nuevamente funcionar la «Azucarera» de Vich.

—El domingo próximo pasado tuvo lugar en las Casas Consistoriales la revista de somatenes de fuera de la ciudad, estando presentes casi todos los individuos.

Antes de revistar las fuerzas, el capitán auxiliar, señor Corchs, hizo la presentación del nuevo subcabo del distrito, don José Riera, quien se ofreció á sus subordinados, á los que pidió su cooperación para poder cumplir delicadamente los altos fines del instituto.—*P.*

Manresa

La sociedad «Unión de Maestros Albañiles» celebrará la fiesta de San Antonio el próximo miércoles, con un oficio solemne en la iglesia de San Francisco.

Ha sido confiado el sermón al elocuente orador sagrado P. Anguera, de la Residencia de San Ignacio.

—Siguen celebrándose con gran brillantez en los diferentes barrios las típicas fiestas de las «Enramadas».

—Hoy debe celebrarse la procesión del Santo Hospital, de la que es pendonista el alcalde de ésta, don José Coll y Roca, la cual promete resultar solemnísima.

—Son esperados mañana los automóviles de la Vuelta á Cataluña. Su paso por ésta ha despertado mucha curiosidad.

—Han regresado de Lérida, donde se han examinado, los alumnos del Colegio municipal de Segunda enseñanza, habiendo obtenido brillantes calificaciones.

—Durante el pasado mes se han recaudado en consumos 580 pesetas más que en igual período del año anterior.—*V.*

Coruña

Ha llegado á este puerto el *León XIII*, procedente de Buenos Aires. Continuará su viaje esta noche con rumbo á Gijón, Santander y Bilbao.—*Tejada.*

Bilbao

A las cinco de esta tarde se ha efectuado, sin accidente alguno, la botadura del vapor *Artagán Mendi*, en los astilleros de la Compañía Euskalduna, presenciándola un público incalculable y las autoridades.

Cortando la cinta la madrina, doña Asunción Sota, el buque ha flotado sobre las aguas. El nuevo buque está destinado á la Compañía Sota Aznar; tiene de eslora 416 pies; de manga 53 y de puntal 31, y desplaza 12.000 toneladas, y admite de carga 8.500 toneladas. Saldrá en breve para los Estados Unidos.—*Navarro.*

Murcia

Solucionóse la huelga de hijueleros que trabajaban en las fábricas y talleres de los señores Soler Guerrero, Martínez Ramírez, Ponce Ortiz y Morris.

—En el cortijo de Zúñiga, término de Aledo, los hermanos Juan y Catalina Navarro Corbalor, de siete y cinco años, jugaban con una pistola. El arma disparóse, matando el proyectil á la niña.—*Paredes.*

Alicante

Esta noche se celebra una función en el teatro Principal, á beneficio de la Asociación general de Caridad, tomando parte distinguidas señoritas.

—Mañana por la noche dará un concierto en el teatro Principal el violinista Theodor Werner.

—Ha marchado para una huerta próxima el comisario de Fomento, don Juan Palazon. —*Teruel.*

Vigo

La Cámara de Comercio telegrafió á los ministros de Fomento y Gobernación lo siguiente:

1.º Que suscribe incondicionalmente las peticiones del Ayuntamiento, relativas a que el gobierno adopte enérgicas medidas en las fronteras, evitando el contrabando de subsistencias.

2.º Que protesta enérgicamente por la pasividad y negligencia de la fuerza pública ante el robo de harinas realizado por las turbas, desbalijando carros que circulaban por las calles y carreteras, reservándose los perjudicados el derecho de reclamar del Estado una indemnización.

3.º Que reconociendo el derecho de vender las mercancías para cualquier plaza de España, incluso de los fronteras, y ofrecerse al gobierno y autoridades para facilitar medios de abastecimiento de la población y su zona.—*Solá.*

Sevilla

Hoy se ha descubierto un robo efectuado en el archivo del juzgado de primera instancia del distrito de la Magdalena. Los ladrones, fracturando el candado de la puerta, llevaronse un cerro de papel de oficio y muchos documentos interesantes. Ha sido detenido un oficial del juzgado, sobre quien recaen sospechas de que pueda ser autor del robo. El dueño de los pisos estuvo en la Audiencia, dando cuenta del hecho al presidente.

—Procedente de Jerez de la Frontera llegó hoy á Sevilla el jefe de caballería. Tomó en la estación un coche de alquiler que lo condujo á la fonda. El cochero pidióle por el servicio mayor cantidad que la debida, y el militar dióle lo justo. Como el cochero profiriese frases insultantes, el militar le abofeteó, y entonces el cochero impresó en la cárcel.—*Soto.*

Reus

La Cámara de Comercio de esta ciudad se ha adherido á una instancia de la de Burgos, solicitando que se fije precio de tasa á las alubias, el azúcar, los jabones y aceites, en los puntos de producción.

—Por la policía gubernativa han sido detenidos y puestos á disposición del gobernador civil, dos sujetos conocidos por «carteristas», llamados Vicente Soler Rubio (a) «Cándido», y Bernardo Alvarez Villalba (a) «Noyet», que, sin duda, pensaban hacer de las suyas en esta ciudad.

—En el santuario de Nuestra Señora de la Misericordia, hoy han contraído matrimonio la señorita doña Joaquina Soler y el joven don Salvador Montserrat, del comercio de aceites de esta plaza.

—El gobernador civil ha dispuesto que al aplicarse el arseniato en los olivos para la curación de las plagas de estos árboles, procure evitarse la destrucción de los pájaros.- *Deu.*

Tortosa

El agente consular de Francia en Tarragona, don José Merelo, estuvo anteayer en las playas comprendidas entre los faros de Buda y Punta de la Baña, donde aparecieron cinco cadáveres del vapor correo *Metjenda.*

Todos se encontraban en estado de putrefacción, habiendo tres soldados, un suboficial y una mujer.

Fueron enterrados, el suboficial en San Carlos de la Rápita; un soldado en Alcanar y los otros tres en las mismas playas, por no ser posible conducirlos al Cementerio. Se ven en el mar otros restos humanos, pero la gente del país se resiste á recogerlos, á pesar de ofrecérseles 25 pesetas por cada cadáver que recojan.

—El alcalde de La Ametlla ha solicitado del rector de la Universidad de Barcelona que ejerza su intercesión para que el director general conceda el necesario material científico y pedagógico con destino á las escuelas nacionales de dicha población.

—Algunas personas de esta ciudad que han estado estos días en Ampolla, nos dicen que desde aquella costa se divisa de noche los reflectores de buques extranjeros, produciendo un efecto fantástico.

—Ayer, por la tarde, se celebró la procesión del «Corpus», á la cual asistió numerosa concurrencia y distinguidas personalidades.—*D.*

Otros telegramas

Más de la crisis

El señor Villanueva

Madrid, 10, 2'30 madr.

El señor Villanueva salió de Palacio á las 12'10 de la madrugada.

—He sido consultado por S. M.—dijo—acerca del momento político; expuse mi opinión y espero que ustedes comprenderán que hasta que S. M. resuelva, se impone, por parte mía, la más impenetrable reserva.

—¿Le veremos á usted por aquí mañana por la mañana?—preguntó un periodista.

—Yo siempre tengo mucho gusto en saludar á S. M., pero no creo que seré llamado.

—Eso ya es un *dato.*

—Nada de Dato; es sencillamente una opinión contradictoria á la expuesta.

Ya dentro del coche, al señor Villanueva se lo dijo:

—Hoy es usted presidente del Congreso; veremos á ver de qué presidencia está usted encargado mañana por la tarde.

—No hagan ustedes juicios temerarios—contestó el señor Villanueva.

Añadió que ignoraba si mañana se celebrarían nuevas consultas y qué personalidades serían consultadas.

Telegrama á los gobernadores

El ministro de la Gobernación recibió esta madrugada á los periodistas y se limitó á facilitarles el siguiente telegrama, que esta noche ha dirigido con carácter urgentísimo á los gobernadores civiles:

«Cumplidos por el gobierno, en medio de una grave crisis nacional, todos sus deberes en relación con el orden público, á salvo al través de tales circunstancias las garantías constitucionales y el régimen de opinión y publicidad y llegado el momento de optar por procedimientos definitivos para conseguir la deseada y urgente pacificación, tiene en un criterio y un juicio deliberadamente sostenidos; pero creyendo que es inexcusable deber hacia la patria y hacia la monarquía el dejar libre á la Corona el camino de otros consejos y de otros concursos, igualmente leales y patrióticos, acaba de presentar ante S. M. el Rey, por medio del presidente del Consejo de ministros, la renuncia irrevocable de sus poderes.

S. M. el Rey ha ordenado, inmediatamente, que sean llamados á consulta ilustres representantes del Parlamento y de varias fuerzas políticas, habiendo comenzado ya aquéllas por los presidentes del Senado y del Congreso.»

Añadió el señor Burell que mañana continuarán las consultas, siendo llamados en primer término los señores Maura, conde de Romanones y Dato, y que no hay seguridad de que sean llamados los ex presidentes de las Cámaras, pues ello depende del resultado de las consultas anteriores.

Los círculos políticos

Esta noche los círculos políticos estuvieron animadísimos. No se habla más que de la solución que pueda darse á la crisis. Creen unos que se impone siga la situación liberal, pero otros que se juzgan bien informados opinan que la solución probable de la crisis pudiera ser un gobierno conservador, presidido por el señor Dato y que entrara á formar parte toda la plana mayor del partido.

El marqués de Alhucemas

A las 12'20 de la madrugada, llegó al regio Alcázar el marqués de Alhucemas que ha permanecido conferenciando con el Rey hasta la una menos cuarto de la madrugada. Manifestó á la salida que había convenido con S. M. en que después de celebradas las consultas de esta noche, iría á Palacio para conocer su resultado y que mañana haría lo mismo.

—¿Es cierto que el Ejército ha fijado al gobierno un nuevo plazo para ciertas determinaciones y que éste ha sido uno de los motivos de la crisis?

—Eso es absolutamente inexacto—contestó el señor García Prieto.

Parece que en las consultas de esta noche en Palacio, los señores Groizard y Villanueva han expuesto á S. M., su opinión favorable á la continuación del partido liberal en el poder.

El Congreso de Economía

En la sesión celebrada esta noche por el Congreso de Economía Nacional, que presidió el señor Goicoechea, se aprobaron las conclusiones votadas por las secciones.

El señor Vives Creve resumió los trabajos realizados, expresando la intensa labor llevada á cabo por el Congreso.

Se aprobó que la celebración del próximo Congreso se celebre en Valencia en mayo de 1918, y en representación de las entidades de Valencia dió las gracias el señor Zumalacárregui.

Reunión obrera

Madrid, 10, 3'30 madr.

En la Casa del Pueblo ha reinado esta noche gran animación. Se han reunido los presidentes de las sociedades obreras, durando la conferencia largo rato.

Un documento de Maura

Los mauristas dicen que el señor Maura entregará hoy una nota escrita referente á lo que exponga en la consulta que tendrá en Palacio.

Aseguran que el documento tendrá gran importancia.

Vapor atacado

Sóller, 3 11'30 noche

Se anuncia que á las 6'30 de la tarde el vapor *Aster* pedía socorro á tres millas de Tortosa, por ser cañoneado por un submarino enemigo.

Extranjero

La nota oficial

Roma, 9.- «Durante la última noche, en la zona de Gorizia, intentó el enemigo un ataque contra nuestras posiciones de Vodice y las situadas entre Sobér y Vertoiba, al sur del monte de Sanmarco, después de haberlas intensamente bombardeado. En todas partes fué rechazado el adversario después de haber logrado en nuestro poder algunos prisioneros.

Un muy fuerte ataque inició ayer tarde el enemigo contra nuestras posiciones situadas entre Salcomo y las alturas de Tivoli, que fué enérgicamente rechazado por el fuego de nuestros cañones.

También en el Carso se han librado fuertes combates entre ambas artillerías. En el resto del frente la actividad no ha sido sino regular. Por la tarde fué derribado por el fuego de nuestras ametralladoras un aeroplano enemigo que volaba por encima de nuestras posiciones de Valtellina».—*Stefani.*

Complot criminal

Buenos Aires, 9.- En Colón (Entre Ríos) un complot ha destruído un enorme stock de carne en conserva en los establecimientos Liebig.

Las pérdidas se elevan á dos millones de piastras. Los autores del complot son turcos.—*Havas.*

El empréstito norteamericano

Nueva Orleans, 9.—Mr. Mac Adoo, ministro del Tesoro, anuncia que ya han sido suscritos 1.300 millones del empréstito de la Libertad.

Queda todavía una semana para cubrir el resto hasta 2.000 millones.—*Havas.*

Los franceses en Marruecos

Rabat, 9. Una columna que procedía de Mequínez efectuó el día 7 la unión en el Alto Muluya con la columna que procedía de Boudenib.

El movimiento fué secundado por los grupos móviles de Fez y Debdous.

La unión traerá importantes consecuencias para la reducción pacífica de los principales elementos beréberes rebeldes del Atlas.—*Havas.*

Ultimas noticias

En su local social del Pasaje de San Benito se reunieron anoche los obreros de la Unión Ferroviaria sección Barcelona-Norte, bajo la presidencia del compañero Duart, quien les aconsejó que estén preparados para los acontecimientos que se avecinan, que tal vez—dijo—sean más pronto de lo que se cree, y sobre los cuales no hay necesidad de insistir por conocerlos todos los asociados y haberse tratado de ellos en anteriores reuniones.

Tratóse de otros asuntos y se acordó auxiliar con 25 pesetas semanales á los huelguistas del ramo del agua y constructores de pianos.

—También se reunieron los obreros ferroviarios de la misma línea afiliados al Sindicato del Norte, en su local social de la calle de Tantarantana. En la reunión se dió cuenta de las gestiones realizadas para conseguir la reposición del conductor José González, que han resultado infructuosas y se acordó celebrar una asamblea el 23 del actual.

Empleados de comercio

—Accediendo á las reiteradas demandas de multitud de empleados y dependientes de comercio que deseaban conocer la hermosa obra *El perfecto empleado*, del sabio pensador americano doctor Marden, y no podían comprar el tomo titulado *El éxito comercial*, donde se halla publicado, la casa editora de las mismas ha tenido el buen acuerdo de dar a luz una edición separada de dicho libro.

El perfecto empleado acaba de publicarse elegantemente encuadernado en forma accesible á todas las fortunas, y desde hoy será el breviario de conducta de la dependencia mercantil.

Simultáneamente se ha publicado el tomo séptimo de la colección, titulado *Salud victoriosa*, de estilo más vigoroso que los precedentes.

Clínica Grahit

Plaça Tetuán, 15

El nostre Director, Dr. Grahit (qui fou el primer que posá Clínica, fa molts anys, á la Rambla Canaletas, 7, esent molt criticat... ¡Avuy cuántas n'hi há?...) Complacent als prechs dels obrers, ha tingut á bé obrir una Clínica á preus reduits, al carrer del Doctor Dou, 12, 1º ahont hi visitará els díes feiners, de 18 á 20.

Compras

Máquina Planear

se comprará una de 1'40 mt. ancho del puente 1'40 mt. alto del puente y cualquier carrera

Buró con báscula

en roble, se compraría, nuevo ó de ocasión, en perfecto estado. Escribir: Apartado número 576, Barcelona.

Panaderos

Compro horno. Ofertas, por escrito, á Vanguardia 2.795.

Vinos y Aceites

Compraré tienda. Escribir detalles á Vanguardia 3.550.

Pérdidas

Se ha encontrado

un perro lobo y se entregará á su dueño mediante señas. Aragón, 163, tienda.

Se ha perdido

un reloj-pulsera de oro, desde la calle Fernando, paseo San Juan ó Ronda de San Pedro. Se gratificará su devolución Trafalgar, 54, 1º-3ª

HERNIADOS (TRENCATS)

EL BRAGUERO MEDICAL VIVES es el remedio supremo y garantido para el alivio y curación radical de vuestras hernias. Evita y sustituye á la peligrosa operación. Todos debéis usarlo si deseáis libraros sin riesgo alguno de tan molesta y grave dolencia. Rechazad las imitaciones. Despacho de 9 á 12 y de 3 á 6. Rambla del Centro, 12, Pral., casa "VIVES" (junto al Liceo)

DIABETICOS

En la casa Masip encontraréis pan de Gluten caliente todos los días á las doce. Se vende suelto y en cajas. Pan Esencial y Viena-Gluten. Pastas para sopa de gluten puro. Diversas clases de postres exclusivamente para diabéticos. Venta por mayor y detall: FRANCISCO MASIP, HOSPITAL, 129, BARCELONA

ACADEMIA COTS

——— FUNDADA EN 1879 ———

Dirección general: ARCHS, 7, PRAL. — Teléfono A. 5.041

Clases generales: Calle Cucurulla. — Clases especiales: calle Archs.— Clases para señoritas: Plaza Santa Ana. Comercio - Banca - Bolsa - Idiomas Letra comercial, Ortografía, Mecanografía, Contabilidad.—Un curso completo de TAQUIGRAFIA: 15 ptas.

Montada á la altura de las más importantes de España y extranjero

El consolidado crédito de que goza este centro de Enseñanza Mercantil y de Idiomas no lo tiene adquirido por ampulosa propaganda y sí sólo por el gran número de alumnos que han honrado y honran sus aulas, que son quienes propalan los excelentes resultados rapidos y eficaces que se obtienen. Todas las clases son en forma de conferencias por profesores nacionales y extranjeros— NO HAY VACACIONES—Local á propósito higiénético con grandes ventanales, recibiendo la luz directa durante el día y eléctrica indirecta por la noche.

—Ha llegado de Larache el vapor *Vicente Puchol.—Dick*

Valencia

El presidente de la comisión de mercados y los dependientes del repeso han salido para girar una visita de inspección á los hornos, decomisando gran numero de panes faltos de peso, que han sido repartidos entre los establecimientos benéficos. También se ha notado falta de pan en las piezas de dos kilos que debe venderse al precio antiguo Diariamente saldrá el repeso para perseguir á los horneros que defraudan al publico, vendiéndole pan caro y falto de peso.

—Se anuncia la aparición de un diario vespertino, titulado *El Español* y de otro matutino *La Voz Valenciana*. Ambos pertenecientes á la misma empresa El ultimo en sustitución de *La Voz de Valencia*, temporalmente suspendido.—*Llorente.*

Pamplona

Presidiendo el señor obispo se celebró hoy la asamblea de las cajas rurales de Navarra, asistiendo 202 delegados de 108 cajas Se aprobaron la memoria y las cuentas El movimiento de fondos del ultimo ejercicio ascendía á nueve millones Acordose gestionar que todas las cajas implanten el año próximo la mutualidad, el seguro contra los incendios. Los asambleistas celebraron después un banquete de 250 cubiertos.—*El corresposal.*

Bilbao

La Beneficencia domiciliaria ha acordado adquirir una farmacia para servir medicamentos a los pobres.

—Han llegado cuatro vagones de harina, calmándose los temores de que falte pan.

—Los veterinarios municipales han dispuesto la inutilización de veinte toneladas de bacalao que, por retraso de los buques y la defectuosa preparacion de origen, han llegado en malas condiciones para el consumo.

—En el pueblo de Arnabal ha aparecido el cadáver del anciano Santos Tircia. Se ignora si se trata de un crimen.—*Navarro.*

Zaragoza

El problema de las subsistencias y de los transportes sigue agravándose. El gremio de Vaqueros ha comunicado al gobernador que en vista delaliza de los precios de los artículos de alimentación del ganado desde el primero de octubre próximo elevan el precio de la leche en 50 centimos litro, servida á domicilio

Los panaderos esperan el resultado de las gestiones para el abaratamiento de las harinas hasta el día primero de octubre en cuyo dia elevarán el precio del pan.

El carbon escasea En Daroca secelebró una manifestación de mujeres para pedir el abaratamiento de las subsistencias.

—El retraso en la llegada de los trenes siguerios Domingo Mazas, Jacinto Vela y José Pasamar supuestos autres de robos cometidas en la la etación.—*Olivito.*

Otros telegramas

Reunión de periodistas

Madrid 26, 22'50.

Esta tarde se reunieron en la Asociación de la Prensa, con su presidente, señor Moya, los señores Rocamora, Gasset y Gómez Hidalgo, que en representación de sus compañeros, los demás directores de diarios madrileños, entienden en diversos asuntos relacionados con las garantías y facilidades que requiere la publicación de los periódicos.

Trataron, en primer término, de los inconvenientes con que luchan los diarios madrileños para su circulación en la zona marroquí, encargándose el señor Moya de realiza una gestión que creen los cuatro distinguidos compañeros que enmendará, si no corrige enteramente, lo que viene ocurriendo.

Hablaron también de otros asuntos de actualidad, tomando diversos acuerdos de interés, entre ellos el de visitar uno de estos días al presidente del Consejo.

El aprovisionamiento de pescado

Una comisión del Círculo de la Unión Mercantil presentó una instancia, esta mañana, al ministro de Fomento pidiendo la rapidez del transporte de pescados á Madrid.

En la instancia se demuestra que de la Coruña á Madrid se emplean cuatro días, y los firmantes piden disposiciones que eviten estos retrasos, comprometiéndose ellos á poner todos los días á la venta el pescado fresco que se reciba.

También piden la derogación de la Real orden de 22 de diciembre de 1916 que concede á las Compañías la exención de las plazos de transportes.

El ministro contestó que se proponía llevar á cabo una mayor regularidad en las facturaciones á gran velocidad, por ser más necesarias y urgentes, y ofreció á la comisión su apoyo para lograr los deseos por ella expuestos, que dijo son también los suyos.

El carbón de cok

En el Ayuntamiento se facilitó la siguiente nota:

«La comisión ejecutiva municipal, por deliberación de hoy respecto de las ventas del cok en las fábricas y á domicilio, ha acordado:

1.° Conceptuarse relevada de los compromisos anteriormente adquiridos por los contratos con la Compañía, en notorio beneficio del vecindario de Madrid.

2.° Aumentar la venta al detall del cok partido, que era unos 3.000 kilos diarios á 13.000 kilos, ofreciendo al público la tonelada de cok partido á cien pesetas.

3.° Los servicios á domicilio continuarán haciéndolos la fábrica hoy municipalizada en las mismas condiciones y precios que anteriormente; son, á saber: 111 toneladas de cok partido y 112'75 toneladas de cok industrial, limitando solamente estos servicios á los consumidores y no á ningún intermediario.

La comisión acuerda conceptuar como venta al detall en la fábrica, toda la que no exceda de 80 kilos, ó sean dos sacos.

Habla otra vez Dato

El presidente del Consejo, a recibir esta noche á los periodistas, les mostró el mensaje de la colonia española en la Argentina, de cuyo documento damos cuenta por separado.

Dijo que en conferencia que celebró esta tarde con el ministro de la Guerra y los capitanes generales de Cataluña y de Madrid, se trató de las reformas militares aprobadas y por consiguiente de los aumentos en artillería, así como de las poblaciones y sitios donde se han de destinar las nuevas organizaciones que se crean, así como del establecimiento de los campos de instrucción y de tiro.

De estos asuntos continuarán ocupándose en otras conferencias el ministro de la Guerra y los generales Marina y Echagüe.

Anunció el señor Dato que el general Marina, permanecerá en Madrid probablemente toda la actual semana. Añadió que mañana conferenciará con el general Marina.

Se refirio a continuación el jefe del gobierno á las noticias recibidas del choque de trenes en la estacion de Santa Olalla, confirmando que afortunadamente no ha sido necesario emplear el material sanitario enviado y que los heridos han podido continuar su viaje á Madrid, donde llegaron á las nueve de la noche.

Los periodistas preguntaron al jefe del gobierno si tenía noticia de si se iba á celebrar el anunciado banquete en Cartagena en honor de la marina, contestando el señor Dato que no tenía noticias de que se realizase dicho acto.

Ha recibido el presidente del Consejo un telegrama de la Compañía Transmediterranea de Vapores, quejándose de las dificultades que para la carga encuentran en algunos puertos extranjeros.

El señor Dato ha trasladado el telegrama referido al ministro de Estado.

Han visitado esta noche al jefe del gobierno los ministros de Fomento y de Gracia y Justicia. También le ha visitado el alcalde de Vitoria, para tratar del viaje del Rey á aquella población, que tendrá lugar del 15 al 20 del próximo mes.

Mensaje de felicitación

Madrid 27, 2 madrugada.

Los españoles residentes en la Argentina dirigen al presidente del Consejo el siguiente mensaje:

«Excmo. señor: Los que suscriben, ciudadanos españoles residentes en la República Argentina, amantes fervorosos de su patria cuya grandeza y prosperidad ansían ante todo y sobre todo, felicitan al gobierno que V. E. tan dignamente preside por su energía en reprimir la revolución urdida por miserables instrumentos de los sempiternos enemigos de nuestra España y le ruegan haga extensivas sus felicitaciones más entusiastas al ejército, que se ha hecho digno en esta ocasión, una vez más, de sus nobles y gloriosas tradiciones probando con cuanta razón nuestro gran poeta lírico lo denominó religión de hombres honrados.»

Notas donostiarras

San Sebastián 27, 10 noche

En la sesión del Ayuntamiento acordóse destinar una cantidad para que todos los veranos se alquile un chalet para el obispo de la diócesis.

Esta noche se celebra en el hotel Cristina un baile á beneficio de las niñas ciegas.

En los alrededores del hotel tres bandas ejecutan varias composiciones.

Han sido detenidos tres individuos por reclutar obreros para Francia.

El ministro de jornada, hablando del último choque de trenes. habló de desorganización ferroviaria. Dijo que en los Estados Unidos hay compradas máquinas, pero la intervención yanqui en la guerra retrasa los envíos.

Los periodistas felecitáronle por la solución del problema del carbón y el marqués de Lema agradeció, aunque dijo que son prematuras las felicitaciones.

Dijo que la cuestión de los barcos hospitales italianos está resuelta. Irán á bordo oficiales españoles.

También recibió las visitas de los embajadores de Rusia é Italia.

Recogió, desmintiéndolas, las informaciones de la prensa francesa acerca del hundimiento del *Amiral Kersaint*. La verdad es que lo torpedearon el 14 de septiembre á 15 millas del Cabo Tortosa.—*Pujol.*

Llegada de náufragos

Ferrol, 26, 19'45.

A la altura del cabo Finisterre hundiose la barca noruega *Luis Rosert* que, procedente de Burdeos, navegaba con rumbo á Cádiz. Los náufragos que acaban de llegar al Ferrol cuentan que durante tres días permanecieron en el mar metidos en una pequeña embarcación. Vienen extenuados por falta de alimento, pues solo pudieron salvar unas cuantas conservas. Aquí se les ha proporcionado ropas y alimentos. La barca desplazaba mil toneladas.—*Fernández.*

El señor Maura.—Otras noticias

San Sebastián 26, 23'30.

Ha salido para Madrid, don Antonio Maura.

En la sesión celebrada hoy por lo Liga de contribuyentes se trató de la falta que este año había de hierba, por la mala cosecha habida y como de Castilla no mandan paja á ningún precio, es seguro que el próximo invierno haya un conflicto en la provincia entre los ganaderos.—*Rio.*

Extranjero

Parte francés de la noche

París, 26. — «Hubo bastante actividad de ambas artillerías en algunos puntos del frente de Flandes y en la orilla derecha del Mosa.

Las baterías francesas bombardearon y dispersaron concentraciones enemigas al Norte de Beaumont.

Nada que señalar en el resto del frente.

El día 25 fueron derribados dos aviones enemigos y otros dos sufrieron averías.

Las estaciones de Roulers y Lichtervelde, en Bélgica, los acantonamientos de Nantillois, los empalmes de Brieulles, Metz y Poippy, han sido bombardeados por nuestros aviadores.

Ejército de Oriente. — La lucha de artillería disminuyó en todo el frente, excepto en el sector del Struma, donde adquirió cierta intensidad.

Los aviadores ingleses y serbios bombardearon los acantonamientos enemigos en las cercanías de Demir Hissar, Doiran y Monte.»—*Havas.*

Otro parte británico

París, 26. — «A las 5'40 hemos atacado en un amplio frente en el sector donde se desarrolló la batalla la noche última, al Este de Gouzeaucourt. Las tropas de Suffolk encontraron vigorosa resistencia.

Fueron ocupados y destruídos dos de los refugios enemigos, siendo pasados á la bayoneta muchos de sus ocupantes. Hicimos varios prisioneros y nos apoderamos de una ametralladora.»—*Havas.*

Del "raid" sobre Inglaterra

Londres, 26.—Oficial.—En el *raid* aéreo de anoche resultaron muertas siete personas y heridas veinticinco.—*Havas.*

Notas lusitanas

Lisboa, 26.—El Consejo de ministros se ha ocupado de la última huelga de empleados de correos y de la publicación de un decreto concediéndoles aumento de sueldo.

También se ocupó de las recompensas que deben concederse.

Los periódicos vuelven á ocuparse de la próxima modificación ministerial, aunque en los círculos oficiales se desmiente la noticia.—*Havas.*

Notas Regionales

Alella

Muy agradables resultaron los festejos con que la «Colonia estiuenca d' Alella» viene favoreciendo á los veraneantes de esta villa desde la reciente fundación del Casino, teniendo que hacer especial mención de los actos llevados á cabo en estos últimos dias.

El domingo por la noche, la concertista Onia Farga dió á conocer algunas de las piezas de su extenso repertorio—violin y piano—que fueron muy del agrado de la concurrencia.

La comedia de los hermanos Alvarez Quintero *Doña Clarines*, fué puesta en escena por distinguidos jovenes de la colonia, Colomer, Mercadal, Villalta, Coderch y otros, en la tarde de la festividad de la Merced. Los aficionados al arte de Talia pusieron gran empeño en salir airosos, y á fe que lo lograron, cosechando unanimes aplausos, especialmente la señorita María-Eugenia Villalta que con buen decir y mejor expresion interpretó el papel de la vieja «Tata», y el señorito Castellvi en el papel de «Escopeta». Las familias que asistieron quedaron sumamente complacidas.

Omitimos detalles del baile del sábado por la noche, por carecer de importancia.

En cambio es digna de mención la velada literario-musical que los alumnos del Instituto Borrell de las Escuelas Pias celebraron el domingo por la tarde en el salón de actos de dicho colegio, demostrando los adelantos que han experimentado los educandos desde la fundación de dicha institución.

EL SEÑOR

DON JOSE ABDÓN VIVAS

ABOGADO

Ex-vice Presidente de la Alta Corte Federal y de Casación y ex-Diputado del Congreso de los EE. UU. de Venezuela,

HA FALLECIDO

habiendo recibido los Santos Sacramentos y la Bendición Apostólica

(E. P. D.)

Su esposa, hijos y hermanos participan á sus amigos y conocidos tan irreparable pérdida y les suplican le tributen un recuerdo en sus oraciones.

EL SEÑOR

Don Antonio Buxadé Casas

HA FALLECIDO CRISTIANAMENTE

(Q. S. G. H.)

Sus desconsolados esposa doña Carolina Clarasó, hijos Antonio, Leocadia y José, hijo político Ricardo Martialay, padre don Mariano (ausente), madre política doña Elvira Torres, hermanos Carlos y Alejandra (ausente), hermanos políticos, tíos, sobrinos, primos y demás familia (ausentes y presentes), y la razon social *BUXADE, PASQUIN Y CANDELL*, al participar á sus amistades tan dolorosa pérdida, les ruegan le tengan presente en sus oraciones.

La hora del entierro se avisará oportunamente

EL JOVEN

Don José Ayter y Roca

ha fallecido á las dos de la madrugada de hoy á los 25 años de edad

(Q. E. P. D.)

Sus desconsolados padrastro don Amadeo Trías Pagés, madre doña María Roca y Franch, abuela doña Buenaventura Franch y González, tio (ausente), primos, demás familia, la señorita María Castells y Sancho y las razones sociales *HEREDEROS DE N. TRIAS, S. en C.*, y la *INDUSTRIAL METALURGICA «AMADEO TRIAS, S. en C.»*, al participar á sus amigos y conocidos tan sensible pérdida, les suplican le tengan presente en sus oraciones.

La hora del entierro se avisará oportunamente

Música y Teatros

Novedades

Els naufrees

Drama, en tres actos, de don Santiago Rusiñol.

En la contraposición de quienes viven á la tierra sujetos y de aquellos cuya imaginación les dota de alas para volar, sin conseguirlo, por que la vida les impone su ley, buscó á menudo, casi siempre don Santiago Rusiñol el elemento fundamental de sus producciones escénicas. La poesía y la prosa frente á fente, suscitando conflictos, destrozando almas le facilitaron los asuntos. En el drama nuevo, representado ya en castellano en Madrid, y anoche en catalán, volvemos á hallarnos con aquella disconformidad y en un medio donde el dualismo que viene glosando el autor encaja perfectísimamente.

La acción se desarrolla en un faro perdido en la soledad. No llega allí el eco del mundo: cielo y agua son el único espectáculo que se ofrece constantemente á los torreros, puede variar ese espectáculo según el día y según la hora; pero no dejan el cielo y el agua de constituir lo solo que á los ojos cabe contemplar. Se requiere de una gran voluntad para no sentirse aislado, cuando se medita lo reducido del trato humano que en tal lugar es posible; es necesario haber renunciado por entero á goces que la existencia ofrece, para que en tantas horas de silencio, en tantas semanas y tantos meses de no ver casi más gente que la contada que habita en el faro, no se crea el ánimo, en algún momento, con derecho á participar de la vida, tal como de ella disfrutan los que no viven recluídos en forma que, más que para el logro del sustento, se antoja castigo impuesto por culpa en que no se cayó. Para las mujeres de los torreros, aquel encierro ó las desata los nervios y las pone insufribles ó las sume en melancolía, por poco soñadoras que sean. Este es el caso de *Irene;* se consume en aquel destierro. Su mirada, que á veces se enciende por el deseo de anegarse en otro escenario donde no transcurra el tiempo con aquella desesperante monotonía, pierde en seguida el brillo, reflejando que en su interior no se reconoce feliz aquella criatura humana.

Pero un día zozobra un buque, y las olas escupen sobre las peñas el cuerpo desfallecido de un joven, que los torreros salvan y trasladan á su vivienda, á fin de atenderlo. Al anuncio de ese suceso, *Irenes* celebra que acontezca algo entre aquellas rocas, y ve con alborozo que el náufrago pasa el umbral de la casa, y es con emoción que advierte que se abandona exámine en el sillón, á la vera de la lumbre. Lo que luego acontece, es fácil de suponer: la esposa, cuyo marido es un ordenancista que sólo piensa en el cumplimiento del deber para que esto le proporcione ascensos que le mejoren el sueldo, se encuentra con quien peregrinó por el mundo y sabe de otras tierras y vió otro cielo que aquél y otras aguas que las que rodean el faro. Y si la ternura femenina se desborda hacia la víctima del mar, la mujer reclusa, al cuidarle, percibe el aroma de lo que de otros parajes se le cuenta con la vivacidad de la juventud. Fatalmente los dos corazones se siente poseídos.

Daniel, el marido, lo presiente y despide al huésped; y ella, ciega, se escapa con él: huye para volar lejos de aquel faro maldito y para que se la regale el oído con palabras de amor y relatos de maravillas. Y el torrero inflexible un tiempo, pierde la entereza: es ya hombre al agua; se le quebranta la salud, su cerebro se obscurece y alienta agotándose, muriéndose. Acierta á saberlo *Irene*, y acude á él, no en demanda de perdón, sino para convertirse en su enfermera; ya que es un náufrago de la vida como el causante de aquel daño lo fué del mar. Y el infeliz pierde el juicio. Será en adelante el torrero loco.

Es innegable que en eso hay asunto para escribir un drama. Pero si dió el autor con el asunto, en cambio no halló la manifestación externa que correspondía para que tomara aquel relieve y aquella robustez que parece reclamar. No relampaguean las escenas; no adquiere el diálogo la rotundidad que cuadraría á la obra; no tiene el dibujo de las fijuras líneas decisivas que les aseguren elcarácter. Hay flotante, en nebulosa u ndrama que no surje avasallador. Al dramaturgo le pierde el ir dando vueltas á la idea fija de contraposición de los que allí están á gusto—los apegados á la prosa—y de quienes permanecen á la fuerza y desearían tener alas para lanzarse al espacio. Del comienzo al fin del drama se viene repitiendo lo mismo en form distinta. Exceso de frases sobre el único pensamiento y carencia de vigor. Con éste y sin aquéllas, *Els naufrees* alcanzaría una intensidad dramática, quizá trágica, que ahora no posee. Es una lástima de asunto perdido.

Mientras la obra se desliza en el terreno de la comedia, cual ocurre en el primer acto—el mejor—se mantiene bien. Así que se entra en el conflicto dramático, es cuando nos desorienta el autor; y nos desorienta, porque posee su léxico especial y giros personales que se avienen con la comedia; no con aquellas escenas en que es fuerza elevarse á la entonación dramática. Cuando los corazones han de hacer explosión, se echa de menos intensidad.

La ejecución resultó notable. Acertó el señor Borrás en los momentos culminantes á expresar dignamente su propósito de no tolerar lo que adivina y á que se comprendiera el inenarrable dolor del personaje al huir su mujer con el otro, lo que certifica la verdad de lo que solo entrevía; así como dió plasticidad al final de la obra con su labor expresiva. Además hay que tributar elogios á la señora Baró (doña Antonia), que hizo su parte con mucho desenfado; y á la señora Casals que dijo su papel con la entonación á que obliga cada situación. Los señores Barbosa, Daroqui y Llort completaron el cuadro.

El público aplaudió calurosamente la obra. No hay porque negarlo.

M. RODRÍGUEZ CODOLÁ

En las escuelas parroquiales del Fuerte Pío (San Pedro) se celebrará hoy, á las cuatro y media de la tarde, una función teatral por niñas de las clases diurna y nocturna.

—Los maestros escenógrafos señores Vilumara, Junyent y Rocarol han terminado seis magníficas decoraciones para la tragicomedia en cinco actos y siete episodios: *Damiá Rocabruna, el bandoler*, de J. Pous y Pagés, cuyo estreno ha señalado la empresa del teatro Romea para el próximo martes.

En el mismo teatro se anuncia para mañana, por la noche, la primera de las funciones populares á precios económicos, compuesta de las obras de gran éxito: *Foc nou*, de Ignacio Iglesias, y *La barca dels afligits*, de Apeles Mestres.

Noticias militares

Terminadas sus escuelas prácticas en la provincia de Gerona, ayer al mediodía regresó á esta capital el regimiento dragones de Santiago, al mando de su coronel don José González Benard.

Cerca de Moncada lo vió desfilar, después de haberlo revistado, el capitán general don José Marina, á quien acompañaban el gobernador militar don Antonio de la Fuente, el general de la segunda brigada de caballería don Angel Dulce, sus respectivos ayudantes de campo don José Sánchez Gómez, don Antonio Morilla y don José Ruibal y el capitán de Estado Mayor don Domingo González Correa.

—A la misa que en sufragio de las almas de los difuntos que pertenecieron al benemérito instituto de la guardia civil, se rezó ayer por la mañana en la parroquial iglesia de Santa Ana, asistieron algunas fuerzas del 21 tercio y numerosa y distinguida concurrencia, entre la que figuraban los jefes y oficiales francos de servicio del citado cuerpo y algunos otros y varios retirados.

—Mañana marchará á Calaf, para presenciar las escuelas prácticas del primer regimiento de montaña, el comandante general don Francisco de Salavera, su ayudante de campo don José Gay y el capitán de Estado Mayor don Fernando García Loygorri.

—Por la sección tercera de este gobierno militar se interesa la presentación de doña Isabel Salvador y Angel Miró Albert.

—El médico primero, capitán de la cuarta compañía de la brihada de tropas de Sanidad militar interesa la presentación en las oficinas de dicha compañía (Hospital militar) con el fin de hacerles entrega de documentos, de los individuos siguientes:

José Soldevilla Gadea, Emilio Folch Foat, Enrique Planas Garriga, Juan Moliné Marando y Fernanco Rubio.

SERVICIO DE LA PLAZA PARA HOY

Jefe de día: el señor comandante de la Comandancia de Artillería, don Enrique Cabrinety.—Parada: Alcántara, Alba de Tormes y Barcelona.—Oficial médico: don Gregorio Fernández, del batallón cazadores de Barcelona.—Visita de hospital y provisiones: capitán 5.° del batallón de Barcelona.—Reconocimiento de cebada y paja: capitán 3.° de Numancia.—Ordenanzas para el jefe de día y pareja de pliegos: Numancia.—Barberos para prisiones militares, Capitanía general y Gobierno militar, los sábados: Comandancia de Artillería.—El general gobernador: *La Fuente.*

Vida Marítima

Avisos á los navegantes

A cinco millas, cinco décimas de distancia y 177 grados del faro Isla Aguada (Tortosa), existen los restos del naufragio del vapor italiano *Hert*, sobresaliendo los masteleros que constituyen un peligro para la navegación, habiéndose balizado dichos restos con una boya barril.

—Cabo Tosa. — Luz: La situación del nuevo faro de cabo Tosa, es la siguiente: 41° 12' 52" N. y 2° 56' E. de Gw. (9° 8' 20" E. de SF.)

La altura del foco luminoso sobre el terreno es de 11 metros, y la luz ilumina en el mar un sector de 194° 30', comprendiendo entre las direcciones 244° 15' (campanario de Malgrat) y 49° 45' (ermita de San Telmo).

—Por la confisión técnica correspondiente fué reconocido el vapor *Antonio Ferrer* y el motor del pailebot *Gili-Sala.*

Mañana lunes será reconocido el vapor correo *Martín Sáenz.*

Noticia

De Nueva Orleans y Galveston llegó abarrotado de carga el vapor *Miguel M. Pinillos*, en su mayor parte algodón, maquinaria y duelas.

—Zarpó con carga general y rumbo á los Estados Unidos el vapor *Andalucía.*

—Para Gijón, en busca de carbón mineral, lo hicieron los vapores *Santiago López* y *Domingo Mumbrú.*

—Decíamos ayer que por noticias particulares se tenía aviso de la llegada á la Habana, en la fecha de itinerario, del vapor *Reina María Cristina.* Ayer á primera hora de la tarde se recibió en la gerencia de la Compañía Trasatlántica el cable de su agente en la Habana, participando su llegada y salida el 9 para Veracruz.

El retraso en recibir los cables anunciando las llegadas y salidas de los vapores, es causa de inquietud en el público; pero debe éste tener en cuenta que las oficinas del cable, principalmente debido á la censura internacional, muy acentuada últimamente, no pueden cursar con urgencia estos despachos.

Línea de Filipinas

El *Legazpi* llegó el 12 á Barcelona, de Valencia.

Línea de Fernando Póo

El *Cataluña* salió el 10 de Barcelona para Cádiz. — El *Ciudad de Cádiz*, en Cádiz. — El *Santa Isabel* salió el 12 de Santa Cruz de la Palma para Río de Oro.—El *San Carlos* llegó á Fernando Póo, de Monrovia.

ESTADO DEL TIEMPO

Bagur. — Barómetro 758'4; viento SO. fresquito; marejada; cielo acelajado y horizontes claros.

Bajolí. — Barómetro 759'3; viento SO. fresco; marejada del viento y del OSO.; cielo despejado y horizontes calimosos.

Movimiento del Puerto

Octubre, 13.—Embarcaciones llegadas desde el amanecer:

De *la mar*, vapor Montserrat II, con cargo general.

De *la mar*, vapor Misericordia, con cargo general.

De *Sevilla* y escalas, vapor Torre del Oro, con cargo general y pasaje.

De *Ibiza*, vapor-correo Lulio, con cargo general y pasaje.

De *Palma*, vapor-correo Bellver, con cargo general y pasaje.

De *Mahón*, vapor-correo Mahón, con cargo general y pasaje.

De *la mar*, vapor Almazora, con cargo general.

De *Nueva Orleans* y escalas, vapor Miguel M. Pinillos, con cargo general.

De *la mar*, goleta Santa Isabel, con efectos.

De *la mar*, balandra Manuel Seaba, con efectos.

De *la mar*, pailebot San Francisco, con efectos.

De *Santa Pola*, pailebot Margarita, con sal.

De *Santa Pola*, bergantín-goleta Esperanza, con sal.

Salidos:—Vapor Cabo Toriñana, para Bilbao.—Vapor Mikel di Chiki, para la mar.

Vigía de Montjuich

Del día 13 de Octubre.—Observaciones meteorológicas.—Al orto: viento al Poniente fresco, círculo claro; á las doce del día: SO. también fresco y el círculo sigue del mismo modo; y al ocaso: sigue el mismo viento, marejada del SO. y el círculo queda con nubarrones.

Movimiento de buques al anochecer.—Demoran al E.: un pailebot que barloventea y un bergantín-goleta y una goleta que van en popa; por el S.: una polacra-goleta y una balandra que pasan á Levante; y al SO.: dos buques de gavias y un pailebot que vienen en popa. De vela latina: seis faluchos navegan por variado rumbo y tres para este puerto. Doce vapores mercantes han pasado hoy, ocho del E. al O. y cuatro del O. al E. Entrados: de noche ó madrugada, de Sevilla y escalas, el vapor «Torre del Oro», de don José Gallart y Antúnez; de la mar, el vapor «Misericordia», de don Juan Doménech Cert (S. A.); á las ocho y treinta horas, de Palma, el vapor-correo español «Bellver», de la Compañía Isleña Marítima; de Ibiza, el vapor-correo español «Lulio», de la Compañía Isleña Marítima; á las diez horas, de Mahón, el vapor-correo español «Mahón», de los señores Amengual y compañía; de la mar, á la misma hora, el vapor «Almazora», de don Enrique Freixas; de América y escalas el trasatlántico vapor-correo español «Miguel M. Pinillos» de don Rómulo Bosch y Alsina; de Poniente, á las catorce horas, el torpedero de guerra español «Número 5».

Distancia navegada de los buques que hoy han salido.—Fuera de horizonte se hallan: los vapores, el «Compostela», para Gijón, de los señores Hijos de don Ramón A. Ramos; para Mahón, el vapor-correo español «Mahón» de los señores Amengual y compañía; el «Mikel di Chiki», para la mar, de don Tomás Mallo; Bosch, y el «Puebla», para Poniente.

Pérdidas

Se ha extraviado una cotorra. Se agradecerá y gratificará su devolución. Rbla. Cataluña, 87, pral., 2.ª

El día 30 de Septiembre se perdió, en Sarriá, un perro de cola blanca con manchas color chocolate. Se gratificará su devolución: calle del Hort de la Sila, número 12 (Sarriá).

Se ha extraviado un perro Setter Gordon (negro con manchas fuego). Se gratificará su devolución: Dominicos, 20 (S. Gervasio).

Ent. S. Adriá y Badalona un imperdible. Se gratificará su devolución: Balmes, número 94, Pista.

Compras

Papeletas Montepío y toda clase de alhajas, oro, plata y platino, en grandes y pequeñas partidas se compran. Princesa, 19, relojería.

Compraré automóvil Hispano-Suiza, 15-20 HP., modelo 1914, landolet. Escribir Vanguardia 142

Deseo comprar todos los muebles de un piso, junto ó separados. Rambla del Centro, núm. 12, 2.º

DIABETICOS

No dejéis de usar el Pan de Gluten Masip, por ser el más económico y de mejores resultados.

Pan de Gluten abollado. . . . á ptas. 2'00 caja.
» » » en bollitos. . . . » 1'50 »
» » » Viena-Gluten. . . » 1'50 »

Galletas, Bizcochos, Pan Esencial, Pastas para Sopa, todo recién elaborado, se vende en la misma fábrica: HOSPITAL, número 129, BARCELONA

Próximamente podremos ofrecer el más perfeccionado de los caldos: Caldo Vegetal Glutinado Masip.

NEW-ENGLAND

10 - Rambla de Cataluña - 10

Sastrería para Caballeros, Señoras y Niños

CONFECCIONES ROPAS HECHAS

PERFUMERIA, CORSES, ETC.

EXPOSICIÓN

de MODELOS y ULTIMAS NOVEDADES para la temporada

HERNIADOS

TRENCATS

LA HERNIA **se cura rápidamente. La Institución O. BRANDER** os invita á probarlo *gratuitamente...*

El Vendaje suizo Brander (sin metal alguno) es por sus condiciones el que mayor aceptación está obteniendo en Europa. Al ofrecerlo hoy, y para prescindir de alabanzas de que tan desengañado está el público, se invita á los herniados á **PROBARLO GRATIS**. Este vendaje, diferente á todos los conocidos, es el que denominan cuantas personas le conocen ya *«el vendaje del sentido común»* (textual). Aunque es el de más elevado precio, para darlo á conocer, durante 15 días podrá adquirirse al precio de un aparato corriente.

Los niños curan rápidamente.—Modelos especiales para Señoras.—Rambla de las Flores, 13. — Consultas gratuitas.

Arca para caudales se compraría, estando en buenas condiciones. Ofrézcase indicando medidas y último precio que se pretende, á Vanguardia 607.

Hasta 8 duros se pagan trajes usados de caballero. Se compran zapatos y ropa interior. Compro en casa y paso á domicilio. Peu de la Creu, 25 bis, tda. Miguel.

Compraré Hotel meuble ó casa de dormir, en punto céntrico y aparroquiado. Indicar condiciones y precio Escribir Vanguardia 389

Velero de 300 á 400 toneladas, preferible tenga motor. Escribir Vanguardia 826

Piano deseo comprar, en buen uso. Calle Radas, 33, tienda.

TORRE compraré en San Gervasio ó Bonanova, de unas 10.000 pesetas. A. J., Encarnación, 25, bajos (GRACIA).

Calandria de un rodillo, nueva ó de ocasión, compraré. Escribir Vanguardia 375

Molino de Viento Compraría uno de ocasión. Escribir Vanguardia 316

Estrignina Compraré. Indicar ofertas. Escribir Vanguardia 773

Botones presión Almacenista de fuera, hallándose aquí de compras, desea adquirir fuerte partida á precio limitado, procedencia japonesa ó yanqui, en blanco y negro. Ofertas directas dirigirlas, por escrito, á Vanguardia 748.

Compro créditos de toda clase y pleitos. Gerona, 183, 3.º, 2.ª. De 2 á 4.

Se compran terrenos casas, torres y haciendas y con urgencia, de 150 á 200 mil palmos terreno. R.: Condal, 9, 1.º, 2.ª. De 10 á 12 y de 4 á 6.

COMPRO O ARRIENDO finca rústica en Cataluña, propia para cultivo forrajes. C. U., Vich, 7, 3.º, 2ª (Gracia)

¡¡¡CUIDADO!!! Desconfíen de los que dicen pagar precios fabulosos por los trajes y zapatos usados; la sociedad Enrique Orí, la más acreditada y antigua, paga precios elevados para la exportación al extranjero Despacho y compra, de 9 a Montjuich de San Pedro, 2, 3.º, 2.ª. También se pasa á domicilio.

Compro neumáticos nuevos, de saldo. Escribir: J. P., Zurbano, número 3.

Vías y vagonetas calderas de vapor verticales y una caldera Babcok y Wilcox, de 200 caballos, con pramos. Dirigir ofertas á Minas Skotte, Rambla del Centro, 15, pral., Anuncios «PUBLICITAS».

No venda Vd. sus muebles, cuadros, piano, caja de caudales y objetos artísticos, sin antes avisar á los Grandes Almacenes LAS INDIAS, que son los que pueden pagar más. CANUDA, 13, 17, 19 y 21. Teléfono 2.932 A.

Papeletas del Monte Piedad, Dinero por ellas á interés módico. Se da todo su valor. *Bailén, 149.*

Compro contado máximo valor, muebles, pianos, lámparas, pisos enteros y establecimientos. 11, SALMERON, 11

Compra-Venta y Administración al 3 por 100 de **FINCAS** LUIS MERCADER BRUNET Corredor colegiado Rbla. Cataluña, 120, 2.º a De 2 á 5 tarde



desde DOCE Ptas.

Seguridad absoluta

Planchas Eléctricas

IMPORTANTE ECONOMÍA LIMPIEZA INCOMPARABLE

LO MAS PRÁCTICO QUE EXISTE GRANDES EXISTENCIAS

J. DALMAU MONTERO, S. en C.

Ronda Universidad, 20. Teléf. 373

fallo en la ribera del Besós, en el campo de la Bota y en San Adrian; el de Numancia, practicas del servicio de campaña en el Tibidabo y Vallvidrera, y la comandancia de artillería, ejercicios de tiro al blanco desde la batería del Astillero.

—Por la sección tercera de este Gobierno militar se interesa la presentacion de doña Isabel Salvador Villanueva, heredera de Miguel Calvo García, Isidro Cerdan Sema, Evaristo Salcedo Gómez, Juan Sanchez Garcia y don José Vich Company.

—Se ha dispuesto que se devuelvan las 1.500 pesetas con que se redimió del servicio militar activo Ricardo Benavent Martinez.

—Se ha concedido la pensión anual de 470 pesetas á doña Julia Tecglen Puig, huérfana del ayudante de Sanidad Militar don Francisco Tecglen Gines, y la de 375 pesetas á doña Eugenia de Rafael Moore, viuda del capitán retirado don Joaquin Mola Lopez

—Se concede real licencia para contraer matrimonio al primer teniente de ingenieros don Antonio Gueranduain.

—Han fallecido en Granada, el general de brigada de la seccion de reserva don Leonardo Gonzálcz, y en Madrid, el de igual empleo, también de la seccion de reserva, don Sebastián Heredero, que mandó un regimiento de caballería en esta capital.

—La campaña logística de la brigada de cazadores, que se desarrollará entre Vich y Ripoll, empezara el domingo próximo, y asistirán á ella el general don José Tomaseth con su ayudante de campo don Enrique López Pérez, el comandante de Estado Mayor de la brigada don Luis Funoll, los coroneles de las medias brigadas don José Molina Salazar y don Juan Génova Iturbe con los respectivos ayudantes de las mismas don Juan Rodriguez de Arrazola y don Carlos Capdevila Esteras, los tenientes coroneles don Mariano Bretón Bretón, del batallón de Barcelona; don Andrés Saliquet, del de Alba de Tormes; don Silverio Martinez Raposo, del de Merida; don Ricardo de Lacanal y Vilar, del de Estella; don Guillermo Wesolouski, del de Alfonso XII, y don Luis Navarro y Alonso de Celada, del de Reus, el comandante del primer regimiento de montaña don Luis Martínez Uría; el primer teniente del mismo cuerpo don Juan Mas; el comandante del cuarto de zapadores-minadores don Ildefonso Guell; el capitán del mismo cuerpo don Mario Jiménez Ruiz; el mayor de Intendencia don Francisco Fernandez Izquierdo; el oficial segundo de id don Enrique Orio; el médico mayor don José Carpintero; el id. primero don Mariano Navarro; un oficial del regimiento dragones de Montesa, y los ayudantes y capitanes de las compañías de ametralladoras de los citados batallones.

SERVICIO DE LA PLAZA PARA HOY

Jefe de día: el señor comandante de Alcántara don Marcial Sanchez. — Parada. Alcántara, Barcelona y Alba de Tormes. — Oficial médico: don Gregorio Fernandez, del batallón cazadores de Barcelona — Visita de hospital y provisiones: primer capitán del noveno montado — Reconocimiento de cebada y paja tercer capitan de Santiago — Barberos para prisiones militares, y Capitanía y Gobierno militar los sábados: noveno montado — Reten una compañía del segundo batallón de Alcantara y un escuadrón de Numancia.—El general gobernador. *La Fuente.*

Sección marítima

Nueva línea

Está á punto de inaugurarse una nueva línea de navegación directa entre Nueva York y Valparaíso, por el Canal de Panamá Servirán esta línea cinco grandes vapores de la Compañía Grace, de 10.000 toneladas, pudiendo llevar cada uno 100 pasajeros de primera clase. La velocidad de esos vapores será de 18 nudos, haciendo el viaje en 18 días, con escalas en Colón, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Toquimbo. Las relaciones comerciales entre Chile y Estados Unidos encontrarán un buen auxiliar en esta nueva línea. Además los viajeros que de la Argentina deseen trasladarse á los Estados Unidos, lo harán mucho más rápidamente por esta línea que por la del Atlántico.

A pesar de las múltiples preocupaciones que la guerra les ha traído, no dejan de preocuparse ni un solo momento de su futura expansión comercial, y poco á poco van estableciendo comunicaciones rápidas y frecuentes entre sus puertos y de todos los del hemisferio Sur, única manera de asegurarse para el porvenir la hegemonía comercial en las repúblicas hispano-americanas, de donde con seguridad acabaremos de ser barridos después de la guerra, á pesar de todos los discursos y conferencias.

Noticias del extranjero

El Departamento de Marina del Tribunal de Comercio en Londres acaba de publicar un folleto regulando la admisión de muchachos en la marina mercante é incluyendo una lista de los armadores que contratan aprendices.

El objeto de este folleto es dar á conocer las condiciones bajo las cuales pueden entrar los muchachos á bordo de los barcos británicos mercantes, distinguiendo entre los que aspiran á llegar á oficiales y los que quieren únicamente ser marinos. El método de entrada y calificación está claramente descrito para ambas clases, mientras que la lista de navieros y las condiciones bajo las cuales se admiten los aprendices, son de una provechosa utilidad.

—

En una revista técnica inglesa leemos que los señores Miller Drake & C.º de Londres han establecido un servicio para separar, tratar, limpiar y reunir piezas de maquinaria, así como los utensilios y objetos metálicos averiados por su inmersión en el agua de mar.

Según parece gran parte de esta clase de mercancías, averiadas por el agua, pueden prácticamente volver á su primitivo estado si se las trata con prontitud por un procedimiento científico que impide su corrosión y las refina al mismo tiempo.

Este servicio reducirá considerablemente las pérdidas en géneros salvados.

Comercio marítimo de Suecia

Según datos publicados por la Dirección General de Suecia referentes á la situación de la marina mercante noruega, el tonelaje es suficiente para las necesidades de sus costas, aunque ha disminuído considerablemente por la constante elevación de fletes, que actualmente son superiores á los del ferrocarril, siendo por lo tanto preferido éste.

En cuanto al comercio general de importación, el tonelaje excede á las demandas, debido á la disminución de importaciones y á las prohibiciones en los demás países. Para la exportación de géneros de madera de Gothemburg es difícil obtener suficiente tonelaje. Se hicieron grandes esfuerzos para embarcar por canal las mercancías destinadas á puntos del mar del Norte; pero sus barcos no pueden competir con los de tráfico por el aumento de impuestos que han subido á 100 coronas por pabellón.

Noticias

Hoy, á última hora, debe llegar á este puerto el vapor *Isla de Panay*, procedente de Nueva York.

Viene abarrotado de corga, en especial maquinaria, grasas y aceite lubrificantes.

—Entró ayer en este puerto el buque inglés *Wilston*, que al encontrarse entre el cabo de Salou y Tarragona, chocó con el barco de la misma nacionalidad *Perim*, echándolo á pique.

La tripulacion del *Perim* (24 hombres) fué recogida a bordo del *Wilston*. Este, a consecuencia del choque, resultó con algunas averías.

—A pesar de que se dió como segura la partida del *Martín Sáenz*, el sabado por la noche, para las Antillas, no fué así

Se nos asegura que el nuevo motivo de su aplazamiento es debido a que la totalidad de la tripulacion pide aumento de sueldo, en vista de los rumores circulados de haber empezado el bloqueo de Cuba, y considerando peligrosa la navegación por aquellos mares, se niegan á salir con las antiguas condiciones.

La casa armadora no ha resuelto, según parece, nada aun acerca de ello.

A última hora se nos dice que el *Martín Sáenz* zarpara hoy para su destino.

ESTADO DEL TIEMPO

Bajolí. — Barómetro 768'6; viento NE. flojo; marejada; cielo y horizontes con celajes.

Tarifa — Barómetro 764'1; viento E. fresco; marejada; cielo y horizontes cubiertos.

SITUACION DE LOS VAPORES
DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA
Línea de Buenos Aires

El *Reina Victoria Eugenia* salió el 19 de Santa Cruz de Tenerife para Cadiz — El *Infanta Isabel de Borbón* salió de Santa Cruz de Tenerife el 9 para Montevideo.

Línea Brasil-Plata

El *León XIII* llegó el 14 a Rio de Janeiro, de Santos

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El *P. de Satrustegui* llego el 2 a Nueva York, de Vigo — El *Reina María Cristina* salió el 9 de la Habana para Veracruz. — El *Alfonso XII* salió de la Habana para Nueva York. — El *C López y López* llego el 9 a Nueva York, de Cadiz. — El *Alyicante* llegó el 20 a Barcelona, de Cadiz. — El *Alfonso XIII* salió el 21 de la Coruña para la Habana. — El *Isla de Panay* salió el 20 de Cadiz para Barcelona — El *Montserrat* salió el 12 de Nueva York para Cádiz — El *Buenos Aires* llegó el 11 á Nueva York, de Cadiz.

Línea de Venezuela-Colombia

El *Montevideo* llegó el 10 á Barcelona, de Cádiz. — El *Antonio López* llegó á Colón, de la Habana. — El *Manuel Calvo* salió el 19 de Santa Cruz de la Palma para Puerto Rico.

Linea de Filipinas

El *Legazpi*, en Barcelona.

Línea de Fernando Póo

El *Cataluña* llegó el 13 a Cadiz, de Barcelona. — El *Ciudad de Cádiz, en Cadiz* — El *Santa Isabel* salió el 14 de Río de Oro para Monrovia — El *San Carlos* salió el 20 de Las Palmas para Cádiz.

Línea especial

El *Joaquín del Piélago* llegó el 19 á San Esteban de Pravia, de Santander.

SITUACION DE LOS VAPORES
DE PINILLOS, IZQUIERDO Y COMPAÑIA

El *Infanta Isabel* llegó a Cadiz el 10 — El *Barcelona* llegó á Puerto Rico el 12. — El *Cádiz* salió de Puerto Rico para la Habana el 20 — El *Valbanera* salió de Cádiz para Las Palmas el 5, en viaje al Brasil y Plata. — El *Catalina* llegó á Santos el 12. — El *Conde Wifredo* pasó por las islas Terceras el 16 para Cádiz y Barcelona. — El *Martín Saenz*, en Barcelona — El *Balmes*, en Barcelona, de donde saldrá el 25 para Buenos Aires. — El *Miguel M. Pinillos*, en Barcelona.

Vigía de Montjuich

Día 21 de octubre.—Observaciones meteorológicas.—Al orto viento al SE. fresco, cielo claro y horizontes horizontes calmosos. A las doce del día S. también fresco, círculo claro, y al ocaso sigue el tiempo del mismo modo; marejada del SE.

Movimiento de buques al anochecer — Demoran al E. una polacra goleta y un pailebot que barloventean y un bergantín goleta que va en popa. Por el S. una goleta y un pailebot que pasan á levante, y al SO. un pailebot de tres palos que barloventea y un bergantín goleta y una goleta que vienen en popa. De vela latina, seis faluchos por variado rumbo y tres para este puerto. Diez y seis vapores mercantes han pasado hoy, seis del E. al O. y doce del O. al E.—Entrados de noche á madrugada: De la mar, el vapor *María*, de los señores Freixas Hermanos, de poniente, el torpedero de guerra núm. 14, de Mahón, a las siete y treinta, el vapor correo *Monte Toro*, de los señores Amengual y compañía y de la mar, el vapor *Galán*, de los señores Fábregas y García y el vapor inglés *Wittean*. De Valencia, á las once, el vacorreo *Jorge Juan*, de la señora viuda de don Vicente Sanz Selma, de oponiente, á las quince, el vapor *Atlante*, de la Compañía Trasmediterránea, de Sevilla y escalas, á las diez y seis, el vapor *Ciervana*, de don José Gallart y Antúnez, de la mar, entra al puerto el vapor *Nuevo Ampurdanés* de don Enrique Freixas y el vapor *Sueca*, de los señores Fábregas y García.

Distancia navegada de los buques que hoy han salido: Fuera de horizonte se hallan los vapores el *Teresa Tayá* y el *Narden*, para la mar, de los señores hijos de don José Tayá, el *Cabo San Sebastian*, para Bilbao y escalas, de los señores Ibarra y compañía, el *Roberto*, para Cartagena, de los señores hijos de Ramón A. Ramos, el *Cabrera*, para la mar, de don Enrique Freixas, el *Biskargi Mendi*, para poniente, el *Francolí*, para Alicante, de la Compañía Trasmediterránea, el correo *Lulio*, para Ibiza, el correo *Bellver*, para Palma, ambos de la Isleña Marítima, el *Kontresi*, para la mar, de los señores Brú Hermanos, el *Giralda*, para Sevilla y escalas, de don José Gallart y Antúnez.

Espectáculos

Teatre Català ROMEA

(Empresa Fábregas). Direcció: IGNASI IGLESIAS

Avui dilluns, popular, á dos quarts de deu, i á preus económics. LA DIDA i UN COP D'ESTAT, espléndida presentació. — Demá: DAMIA ROCABRUNA, EL BANDOLER. — Dimecres, estrena en aquest teatre de LES FLORS DE MAIG, escenificació de la pastorel-la de l'inmortal Clavé; decorat de Olaguer Junyent; hi pendra parte la lorejada societat coral «Catalunya Nova». — En estudi NIU D'ALIGUES (tres actes), de l'Apeles Mestres, amb una decoració nova del mestre Maurici Vilumara. — Queda obert un abonament a dijous no festius, á la tarde, i á preus económics, començant el día 25, amb LA BARONESA, de J. Pin i Soler.

Eldorado

Hoy lunes. Tarde, á las cinco; noche, á las diez COLOSALES PROGRAMAS. Ultimo día de la eminente película de 1 800 m., marca Itala film:

AVENTURAS DE MACISTE

interesante argumento, emocionantes escenas, triunfo del famoso atleta MACISTE, el hombre mas fuerte del mundo; MACISTE, el gran interprete de la cinematografia. Exito de la simpatica cancionista FLORANIA Exito de los notables acrobatas LOS OLIVELDAS. Gran éxito de la notabilisima bailarina CHARITO DELHOR

Exito de la eminente artista, éxito

OLIMPIA D'AVIGNY

Teatro Tívoli

Hoy lunes, á las cinco, vermouth matinée. Entrada, 30 céntimos. AUREA, LA VIUDA ALEGRE (tres actos), portentosa creación de Amparo Romo Noche, á las nueve y media. El gran triunfo del maestro Vives: EL TESORO (tres actos), representando el papel de «Pablo» el tenor Taxés — Miércoles, el mejor matinée del año. Noche, beneficio y despedida del gran tenor Marques. — Ensayandose: LAS GOLONDRINAS y LA DIVA LUZBEL.

Teatre Novetats

Companyía catalana ENRIC BORRAS. — Avui dilluns, nit, á les nou i mitja La comedia en dos actes: EL PREMI DE L'HERMOSURA; el

GENTE BIEN

éxit de riure, i l'impresio gitana en un acte: sarnet en un acte, d'en Santiago Rusiñol. RUJI *(Rosa)* — Dema, magnific programa.

Teatro Nuevo

Gran compañía de vodevil dirigida por JOSE SANTPERE — Hoy lunes Tarde popular, á las cinco menos cuarto Butaca, 60 céntimos; entrada, 20; *3 actos, 3* 1.º, LA CAPA D'EN JOSEP; 2.º, un vodevil en dos actos, por MARGARITA XIRO. Noche, a las diez menos cuarto 1.º, LA CAPA D'EN JOSEP; 2.º, *éxito enorme* (tres actos):

ELS PELUTS

presentación riquísima. Este vodevil es actualmente el más grande *succés* de Paris, pues lleva mas de 600 represnetaciones consecutivas en el PALAIS ROYAL — Mañana martes. Tarde popular. — En ensayo, un vodevil japonés en tres actos

Teatro Apolo

Hoy lunes, á las nueve menos cuarto; *2 dramas, 2:* DON JUAN TENORIO y EL NUEVO TENORIO

Teatro Cómico

Hoy lunes, acontecimiento artístico. Debut de la célebre artista vienesa

MIZZI WIRTH

Noche, á las nueve y media. Primera de abono: 1.º, el entremés: LOS CHORROS DEL ORO; 2.º, LA VIUDA ALEGRE, en esta obra Mizzi Wirth cantará en su idioma y recitara en castellano Reaparición del barítono señor Llimona Por deferencia á la señorita Mizzi Wirth, en LA VIUDA ALEGRE se encarga de la parte de «Valenciennne» la primera tiple Emilia Iglesias — Martes: LA DUQUESA DEL TABARIN. — Miércoles, segunda de abono: EL CONDE DE LUXEMBURGO. — Se despacha en contaduría para las cinco funciones.

Teatro Poliorama

COMPAÑIA DE COMEDIA

Hoy lunes. Tarde, á las cinco. *Exito, éxito, éxito*, el juguete en tres actos, de Paso y Abati:

EL VIAJE DEL REY

Noche, á las diez menos cuarto La obra en cuatro actos, de los celebrados hermanos Quintero:

CABRITA QUE TIRA AL MONTE

Mañana martes. Tarde, á las cinco EL VIAJE DEL REY, y noche, á las diez menos cuarto: CABRITA QUE TIRA AL MONTE. — Viernes, 26 de octubre, GRAN MODA. *Estreno* en Barcelona de la comedia en tres actos:

NIEVES DE LA SIERRA

original de García Alvarez y Antonio Paso, estrenada en Madrid con grandioso éxito en el teatro de la Comedia. — Pronto, muy pronto, acontecimiento teatral.—Se despacha en contaduría.

Teatro Victoria

Lunes, 22 de octubre de 1917. Tarde, á las cinco, vermouth colosal Butaca con entrada, una peseta; entrada general, 0'30. Despedida definitiva de la eminente dive GABRIELLE NAUDE. Ultima representación de la célebre opereta LA CASTA SUSANA. Noche, á las nueve y cuarto. Cartel Betoré-Parera-Viñas: 1.º, ANDREA; 2.º, LA PRINCESA DEL DOLLAR, colosal triunfo de esta compañía. — Esta semana, estreno de la opereta en tres actos, de Asencio Mas y Cadenos: LA DAMA BLANCA, decorado y vertuario nuevo. — Próximamente: LOS NOVIOS DE LAS CHACHAS, DOÑA INES DE CASTRO y CASCABELES Y PANDERETAS, de gran espectáculo.

Teatro Salón de la Comedia

Compañía TORRES-CASTILLO. — Hoy noche, CELOS DE PAPA (un acto) y el éxito del día: LA CONVERSION DE MAÑARA.

Teatro Goya

COLISEO DE MODA

Compañía cómico-dramática dirigida por los primeros actores

RICARDO CALVO y MARIO ALBAR

Hoy lunes, 22 de octubre Tarde, á las cinco, POPULAR. Butaca, 1'20; general, 0'35:

MARIANELA

éxito personal de esta compañía. Noche, á las diez menos cuarto. Cuarta presentación del eminente primer actor RICARDO CALVO

EL GRAN GALEOTO

colosal éxito de tan eximio artista.

Eldorado

TODOS LOS DIAS, TARDE Y NOCHE

OLIMPIA D'AVIGNY

Salón Cataluña

Hoy lunes, *moda selecta;* cuatro estrenos. *Grandioso acontecimiento — Estreno colosal*

L'AIGRETTE — L'AIGRETTE

(Tiber film, 2.000 metros), exclusiva de este Salón

Hermoso drama de asuntos interesantísimos, interpretado por los geniales artistas

HESPERIA y CARMINATTI

L'AIGRETTE

es una película presentada con un derroche de lujo y riqueza incomparables; en cada escena crece el interés del público de manera grandiosa hasta el final, que deja un grato recuerdo en el espectador; es verdaderamente la mejor película que se ha visto de la *Tiber*. Otros estrenos: LA AMIGUITA, hermosísimo drama *Gaumont;* EL MONEDERO, muy cómica, primera de la nueva marca *Momo film*, de Barcelona; UN HOMBRE *(Triangle);* REVISTA PATHE y *otras.*—Pronto: MALOMBRA, última creación de la eminente artista LYDA BORELLI.

Cine Principe Alfonso

Walkyria

Hoy día de estrenos: AVENTURAS DE COLETTE; UNA NOCHE TRAGICA DE SALUSTIANO; REVISTA PATHE; LA CORTINA VERDE, por *Preciosilla*, y los episodios 15 y 16 de EL GRAN SECRETO.

Kursaal-Iris-Park-Royal

Hoy lunes, grandioso y sublime programa de estrenos: EL DERER, eminente película de interesante argumento, interpretada por el famoso artista francés KREPPENE; EL GRAN SECRETO, 15 y 16 episodios, cuyos titulos son: LA PRUEBA DE LA MUERTE y LA ANTESALA DE LA MUERTE, su éxito es un verdadero triunfo; NOCHE DE TEMPESTAD, magnífico drama de gran sensación; GIM EL GITANO, chistosa película de gran risa; EL MONEDERO DE CIPRIANO, cómica; REVISTA PATHE, de verdadero interés. Tarde y noche, magnífico y espléndido programa. — Mañana martes, gran moda, precioso y selecto programa.

Gran Salón Doré

Hoy lunes, tarde y noche, extraordinarias sesiones de cine y varietés. Temporada de

LOS GRANDES PROGRAMAS DEL DORE

figurando en el de hoy: ANGELITA GUERRA, canzonetista; LOS VITAL, acróbatas olímpicos; BRUNA, notable alambrista. Exito completo de

HERMANOS BESSON

notabilísima pareja de bailes internacionales y modernos. El éxito de la temporada, la eminente, la enciclopédica, la verdadera celebridad mundial.

ALBA TIBERIO — ALBA TIBERIO

No haber visto ni admirado a

ALBA TIBERIO

es no haber visto ni admirado una maravilla

Mañana martes, grandes festivales, tarde y noche, á BENEFICIO de

ALBA TIBERIO

Miércoles, repetición del beneficio y despedida de

ALBA TIBERIO

Jueves, debut de las celebridades

FOLIERS y MARIA MENDOZA

Se despachan localidades numeradas todos los días, desde las once de la mañana, sin aumento de precio, en las taquillas de este salón.

Teléfono A. 514

Diana-Argentina-Excelsior

Hoy lunes, todo estrenos, selecto programa. El éxito más grande de la temporada: EL GRAN SECRETO, 15 y 16 episodios Colosal estreno: SACRIFICIO DE HONOR. Emocionante estreno: QUIEN DISPARO EL TIRO. Estreno: EL MONEDERO DE CIPRIANO. Estreno, de gran risa: POMPEYO POLIZONTE; REVISTA PATHE — Mañana martes, moda. — Jueves, estreno de los episodios 17 y 18 (últimos) de EL GRAN SECRETO. — Pronto, gran acontecimiento.

Salón Frégoli

Programa para hoy lunes: LA CONTIENDA y LA EVASION, 13 y 14 episodios de EL GRAN SECRETO; LA CHICA DEL SEXTO PISO (1.700 m.), por *Susana Grandais;* LA CAPTURA DE ULTUS, sexto episodio de ULTUS, y otras — Mañana, estreno: ULTUS Y EL MISTERIO DE LOS TRES BOTONES, séptimo de ULTUS

Empresa Bohemia

GRAN TEATRO CONDAL y GRAN CINE BOHEMIA. — Hoy lunes, programa colosal, escogidas películas de gran exito: REVISTA PATHE; GIM EL GITANO; UNA NOCHE TRAGICA DE SALUSTIANO. Gran éxito de la película en series, 15 y 16, penúltimos episodios de

EL GRAN SECRETO

cuyos títulos son: LA PRUEBA DE LA MUERTE y LA ANTESALA DE LA MUERTE Exito de las películas españolas: VERDIA, por la ex tiple de zarzuela, hoy artista de varietés,

BLANQUITA SUAREZ

y LA CORTINA VERDE, por la aplaudida cancionetista PRECIOSILLA. — Mañana martes, nuevos estrenos.

Hipódromo

IMPORTANTES CARRERAS DE CABALLOS TROTADORES. Premios: 175.000 francos. Trece días, jueves y domingos. *Inauguración domingo, 28 de octubre.*—Venta de localidades, taquilla teatro Novedades. Precios á diario: tribuna libre circulación, 5 ptas.; entrada de carruajes, 5 ptas; entrada al centro del Hipódromo, una pta.; abono, tribuna libre circulación, 50 ptas. — *La compañía general de coches y automóviles y el sindicato de alquiladores de carruajes, mantendrán la tarifa ordinaria establecida para los días festivos, ósea 20 ptas. para los de un caballo y 22'50 para los mismos con llantas de goma; 30 ptas. para los coches á tronco y 35 para los de igual clase con llantas de goma. Servicio de automóviles á precios reducidos, desde la plaza de Cataluña al Hipódromo y viceversa.*

CONCIERTOS

Palau de la música Catalana

ASSOCIACIO D'AMICS DE LA MUSICA

CONCERT D'INAUGURACIO

DEL CURS DE 1917-1918

Programa: SINFONIES de MOZART, HAYDN i BEETHOVEN. Direcció: F. PUJOL.

Dimecres, 24 d'octubre de 1917. Exclussivament pels associats.

Palau de la música Catalana

Dissabte, 27 octubre, á la nit.

CONCERT PAU CASALS

á benefici de la *Caixa de Pensions i d'invalidesa* del

SINDICAT MUSICAL DE CATALUNYA

Orquesta dirigida pel mestre J. Rabentós. Pianista: Blai Net.—Programes i localitats: Magatzem de música «Unió Musical Espanyola», 1 i 3, Portal de l'Angel.

La mar de naufragios

DOS SUBMARINISTAS HALLAN FRENTE AL DELTA DEL EBRO UN BARCO TORPEDEADO DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

ROSA M. BOSCH / JORDI MARSAL
L'AMETLLA DE MAR

Poco después de las 7 de la tarde del 11 de mayo de 1917 el mar engulló al *Medjerda*, herido de muerte por un submarino alemán. El vapor francés, que cubría la ruta Orán-Portvendres, lleva 87 años reposando en el fondo del mar, delante del delta del Ebro. Los pescadores sabían de su existencia, y de lo sucedido esa trágica tarde de mayo, pero no se tenía constancia de que nadie bajara hasta las profundidades del mar en busca del *Medjerda* hasta que, el pasado mayo, un equipo de submarinistas divisó el barco. El fondo marino de la costa del delta del Ebro atesoró un pedazo de la historia de la Gran Guerra, a través de los vapores italianos o franceses, como el *Medjerda*, tocados de muerte por los submarinos alemanes.

El instructor de submarinismo Enric Calabuig y su compañero Pere Pérez descendieron hasta el legendario barco, el pasado mayo. El *Medjerda* descansa a unos 110 metros de profundidad a 38 kilómetros de la costa de l'Ametlla de Mar. "Bajamos hasta 92 metros, había muy poca visibilidad y sólo pudimos ver una especie de tubo blanco, era la chimenea del barco", relata Calabuig. Este equipo de submarinistas dio con el *Medjerda* tras muchas horas de conversaciones con los pescadores de la zona y de documentarse en libros y a través de internet. "No hay duda de que es el *Medjerda*, tenemos las coordenadas y puntos de referencia que nos dieron varios pescadores y todos coinciden con los datos que aparecen en los libros", añade Calabuig. No obstante, todavía no han podido adentrarse en sus entrañas ya que sumergirse a tales profundidades requiere medidas especiales.

Uno de los trabajos que relata más exhaustivamente el naufragio del *Medjerda*, el más cruento registrado en esta zona, es "Naufragis a la mar de l'Ebre", de Lluís Millan, ex secretario de la Confraria de Pescadors de Sant Carles de la Ràpita. El *Medjerda*, de la Compagnie de Navigation Mixte, había partido del puerto de Orán (Argelia) y se dirigía a Portvendres (Francia) con 61 tripulantes, 45 pasajeros y 400 soldados a bordo que regresaban a las trincheras. Un submarino alemán torpedeó al vapor delante de l'Ametlla y, en poco más de un minuto el agua se lo tragó.

Otros tantos barcos del bando aliado también fueron eliminados por submarinos alemanes durante los años de la Gran Guerra. "Esta zona formaba parte de una importante ruta comercial: las embarcaciones que venían de Norteamérica y de África atravesaban el estrecho de Gibraltar y subían hacia Europa bordeando la costa mediterránea. Los submarinos alemanes, para cortar el suministro de los aliados, torpedeaban sus barcos en el Delta, donde las embarcaciones tenían que alejarse de la costa debido al poco calado", relata Millan.

Unos 120 supervivientes del *Medjerda* pudieron salvarse aferrándose a objetos flotantes y haciéndose con botes. Un vapor británico, el *Beaten Hall*, rescató a 167 náufragos que posteriormente desembarcó en el puerto de Portvendres, el destino al que nunca llegó el *Medjerda*. Los pescadores son la mejor fuente de información y recuerdan con entusiasmo las historias contadas por sus antepasados. "Entonces las embarcaciones de pesca iban a vela y la primera vez que salieron, días después del naufragio, rescataron dieciséis cadáveres. Se salvaron muy pocos y los que iban en botes impedían que los supervivientes en el agua se aferraran y los hundieran", explica Joan Brull, patrón de arrastre retirado que oyó de su padre esta historia.

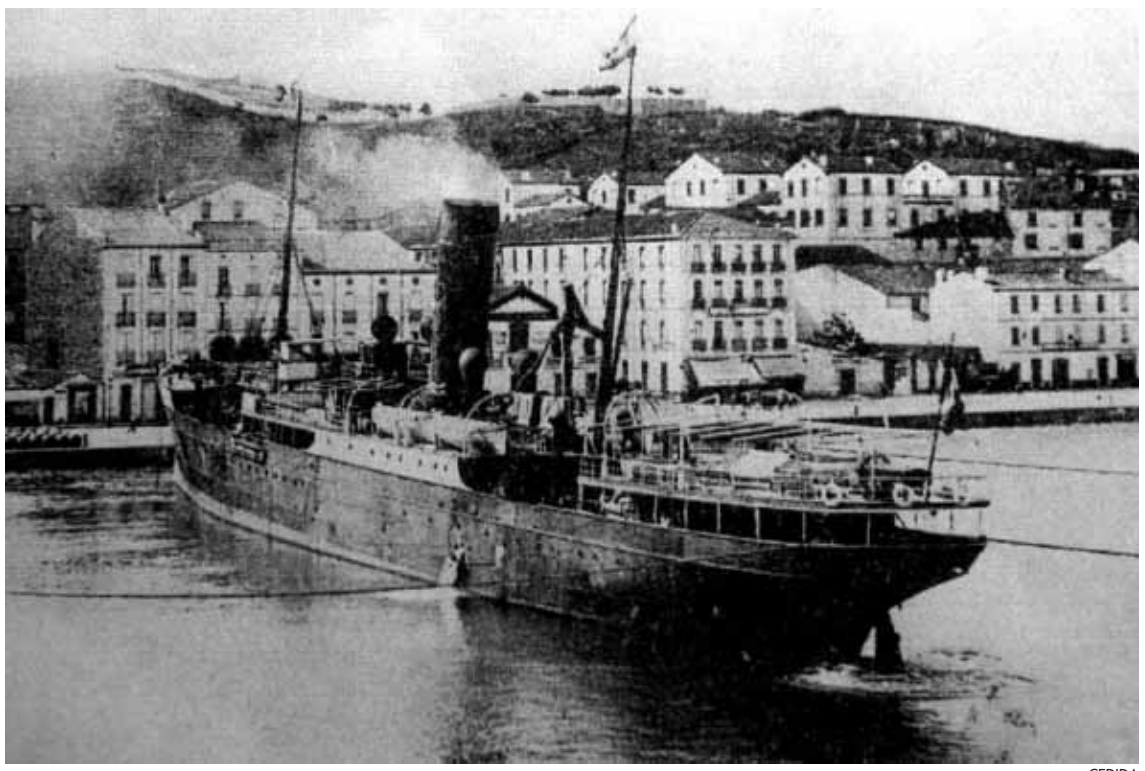
El desastre del *Medjerda* es todavía objeto de largas controversias. La creencia popular habla de que el submarino alemán que lo torpedeó acabaría también hundido. Todo el mundo en l'Ametlla afirma conocer la existencia de un submarino hundido en la zona. Pero Josep Martí, *Gepus*, patrón de arrastre jubilado y gran conocedor de los fondos marinos de la zona, no es del mismo parecer. "No hay ningún submarino, lo que yo he visto es un torpedero", sentencia.

Los relatos transmitidos a las generaciones posteriores por los que vivieron este periodo pero, sobre todo, las incontables roturas de las redes de arrastre, enmarañadas en las estructuras metálicas de los buques hundidos, han mantenido viva la historia de estos barcos en la memoria de los pescadores de l'Ametlla. Resulta curioso que nadie de l'Ametlla conoce las naves por sus nombres originales. Los pescadores las rebautizaron tomando los nombres de referencias geográficas visibles en la costa que les permitieran salvar las redes de arrastre de los esqueletos de los navíos. Así, el *Chumleigh* tomó el nombre del *Vapor de Mumell* (en referencia a la sierra del Montmell) y el *Almirall de Kersaint* pasó a denominarse *Vapor del vi* (iba cargado de vino). Calabuig, que lleva más de 20 años sumergiéndose en los fondos marinos del sur de Catalunya, se ha adentrado en el interior de cinco barcos torpedeados por submarinos alemanes en la costa tarraconense. Concretamente, ha estado en el buque conocido como el *Arbret*, a 62 metros de profundidad; el *Correu*, a 50 metros; el *Pixavaquer* y el *Morrot*, a 75 metros, y el *Mumell*, a 83.

Calabuig y su equipo están preparando una expedición que los lleve de nuevo al *Medjerda* con el fin de realizar un documental. "Para descender a tales profundidades hay que ir muy preparado; es muy peligroso bajar con aire comprimido, a partir de los 60 o 70 metros hay que usar una mezcla de gases (helio, nitrógeno y oxígeno)", dice Calabuig.

Francisco Blay, *Paco el Rana*, es uno de los personajes que más conoce las interioridades de estas embarcaciones. Pionero del submarinismo con equipos autónomos en España, trabajó a finales de los 50 y principios de los 60 desguazando buques en la Costa Brava y el en el golfo de Sant Jordi.

Paco bajaba a las profundidades, instalaba cargas de dinamita y, una vez explosionadas, fijaba las piezas para sacarlas a la superficie. "Hubo un tiempo en que fue rentable sacar chatarra del fondo del mar. Pero teníamos que usar oxígeno y acetileno para cortar el hierro, además de dinamita, que era cara", recuerda.



CEDIDA

El vapor 'Medjerda' en el puerto argelino de Orán



VICENÇ LLURBA

El equipo de submarinistas que prepara nuevos descensos al 'Medjerda'



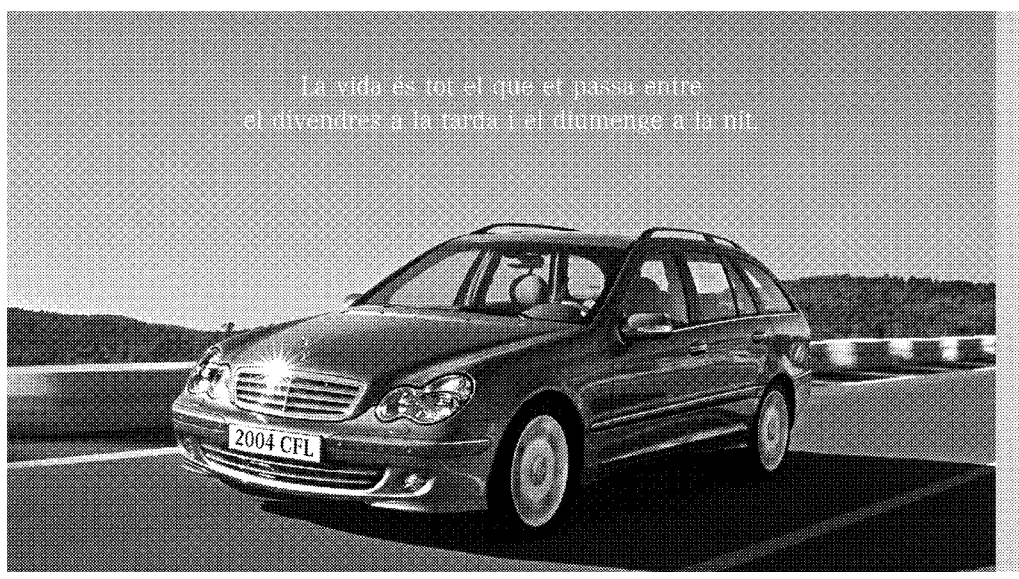
EL DELTA DEL EBRO
Los relatos de padres a hijos mantienen viva la historia de estas embarcaciones

LA GRAN GUERRA
Los alemanes aguardaban en el delta del Ebro para hundir los barcos aliados

LA COSTA CATALANA
La Carta Arqueològica fija en 753 el número de yacimientos marinos

La Carta Arqueològica de Catalunya fija en 753 el número de yacimientos marinos de todas las épocas en la costa catalana.

Xavier Nieto, director del Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, recuerda que la legislación catalana determina "que cuando alguien realice un hallazgo no debe tocar nada para evitar daños y notificarlo, inmediatamente, a la Generalitat".●



Classe C T SportWagon. Per 30.800 €*.

▶L'T SportWagon de la Classe C incorpora prestacions com els frens de 17" de discs perforats, tren de rodatge esportiu rebaixat, volant esportiu de cuir, llantes d'aliatge i tapisseria de cuir Twin negre. Per fi, tens algú capaç de seguir-te, ara només has d'escollir fins on vols arribar.

Mercedes-Benz

*C180 Kompressor (143cv). IVA, impost de matriculació i transport inclosos.
Oferta limitada a 350 unitats. Oferta per a l'acabat Classic. No inclou l'acabat Elegance ni l'Avantgarde.
Consum mitjà des de 6,1 fins a 12,3 (l/100 km) i emissions de CO_2 des de 161 fins a 293 (g/km).

GARATGE PLANA, S.A.
Concessionari Oficial Mercedes-Benz
Ponent, 22. Polígon Pont del Príncep. Tel.: 972 52 52 22. 17469 VILAMALLA
Ctra. Nacional II, km. 711. Tel.: 972 47 69 69. 17458 FORNELLS DE LA SELVA
Avda. Catalunya, 2 (Ctra. Palamós). Tel.: 972 30 78 70. 17253 MONT-RAS
www.mercedes-benz.es/plana

LLEURE PÀG. 4
L'atracció de la Pedrera
Unes 4.000 persones visiten la finca el dia de portes obertes

METEOROLOGIA PÀG. 5
Un mort i set ferits a Tortosa
Les conseqüències de l'aiguat

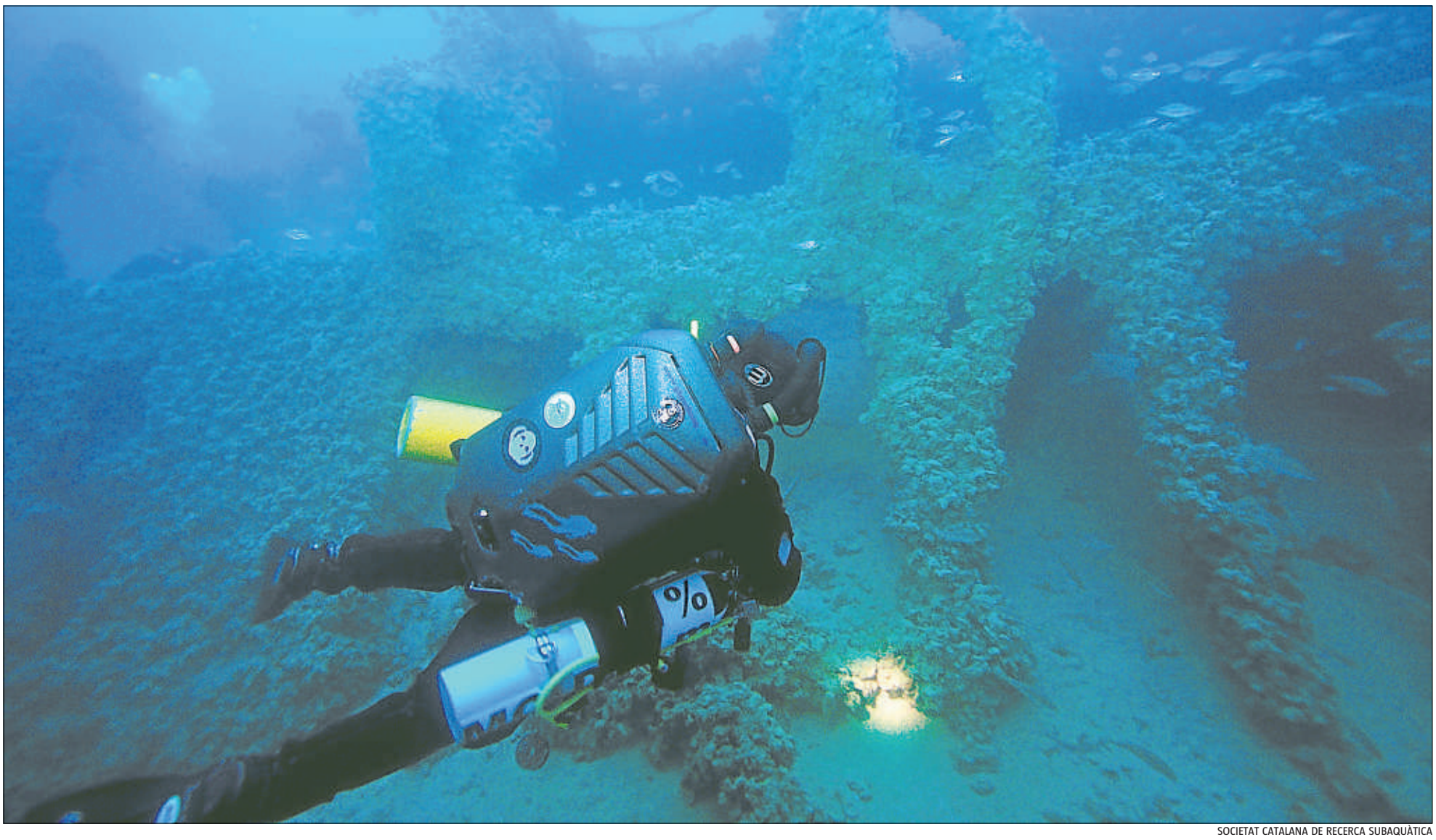
TRIBUNALS PÀG. 7
El pèl del crim del Club Flamingo
L'aparició d'un ADN desconegut absol l'acusat

GENT PÀG. 8 i 9
Anna Karénina té nova cara
Keira Knightly és la protagonista del film



viure

Dilluns, 19 novembre 2012
LA VANGUARDIA



SOCIETAT CATALANA DE RECERCA SUBAQUÀTICA

L'exploració. Els bussejadors han constatat que l'estructura de l'*Amiral*, enfonsat el 1917 per un submarí alemany, es conserva en bon estat

El darrer naufragi

Exploren l'últim dels 13 vaixells enfonsats davant del Delta en la I Guerra Mundial

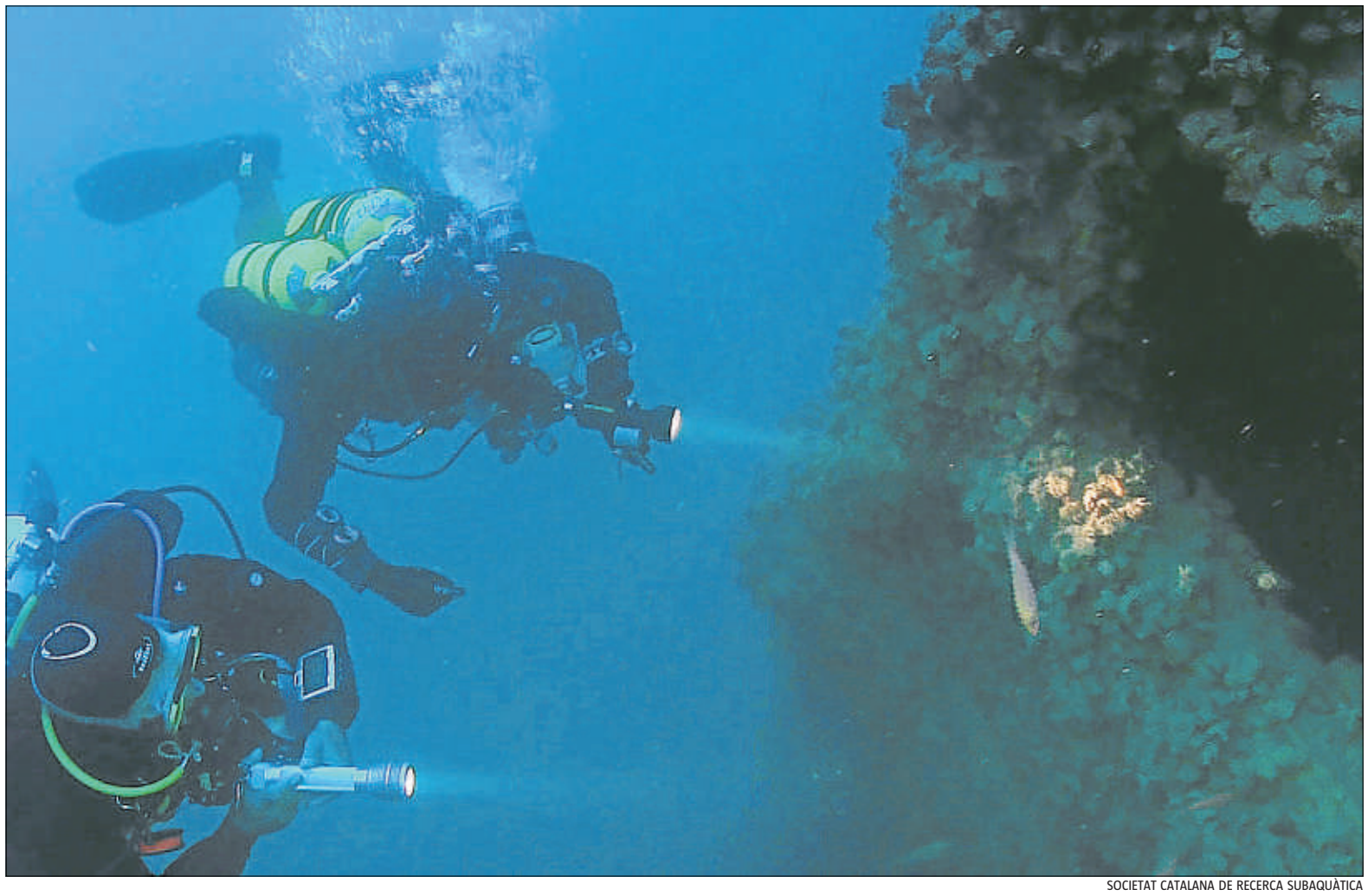
ESTEVE GIRALT
Tarragona

A la fi s'ha pogut completar, gràcies a un treball d'investigació inèdit fet al fons marí i també als arxius de la Primera Guerra Mundial, el mapa amb les 13 embarcacions dels aliats, la majoria franceses, angleses i italianes, enfonsades davant la costa del delta de l'Ebre durant la Gran Guerra, entre el 1917 i el 1918. Bussejadors de la Societat Catalana de Recerca Subaquàtica (Socres) han localitzat in situ i han explorat l'*Amiral de Kersaint*, un vaixell de 124 metres d'eslora que reposa a 65 metres de profunditat, a 11 milles del cap de Tortosa. Aquest vaixell, el més gran dels 13 documentats, va ser enfonsat el 14 de setembre del 1917 amb 5.570 tones de càrrega i 26 tripulants, tots militars, a bord. L'*Amiral* va sucumbir en acte de guerra en rebre l'impacte de 32 obusos llançats pel submarí alemany U64. Mai ningú abans no havia explorat aquestes restes.

"L'estructura externa és espectacular, es conserva tal com era en les fotografies de l'època",

CONTINUA A LA PÀGINA SEGÜENT >>

L'ÚLTIM NAUFRAGI LA HISTÒRIA DE L''AMIRAL DE KERSAINT'



SOCIETAT CATALANA DE RECERCA SUBAQUÀTICA

Dos dels bussejadors, a 65 metres de profunditat, explorant l'estructura exterior de l'*Amiral de Kersaint*, enfonsat el 1917





>> VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

La batalla naval al minut

explica amb entusiasme Josep Maria Castellví, historiador i càmera submarí. La part interior del centre de la nau, que es va cremar durant la batalla després de rebre diversos impactes d'artilleria i abans de desaparèixer sota el mar, és ara un espai diàfan. Els bussejadors han pogut comprovar que els ponts, les zones de comandament i la part posterior de l'*Amiral* sí que són visibles amb les cabines, la zona de bodegues i de màquines, en una mostra excepcional d'arqueologia industrial submarina. "La part de proa és també preciosa", constata Castellví.

El vaixell, un vaixell de càrrega militaritzat, va ser equipat amb dos canons, l'un a la proa i l'altre a la popa, per repel·lir possibles atacs amb l'actuació de sis artillers. Els canons no s'han pogut localitzar perquè l'un va quedar destrossat per l'artilleria i l'altre es creu que es va desprendre de l'estructura del vaixell en el moment de l'enfonsament, a causa de les explosions.

PIONERS

L'Amiral', que mai abans no s'havia explorat, era un vaixell militar francès

ENCLAVAMENT ESTRATÈGIC

Els submarins alemanys feien guàrdia davant el delta de l'Ebre

Els 13 vaixells enfonsats, entre els quals hi ha també un veler portuguès i un altre italià, ja desapareguts; un vaixell noruec; un de suec, i un altre de grec, s'han localitzat en una zona molt reduïda, entre el cap de Salou, el golf de Sant Jordi i el cap de Tortosa. No per casualitat el litoral de Tarragona es va convertir durant la I Guerra Mundial en un cementiri en voga de grans embarcacions. El poc calat i la situació estratègica del delta de l'Ebre, en una ruta marítima que connectava Amèrica i Àfrica amb Europa a través del Mediterrani, expliquen que els submarins alemanys la vigilessin. L'U64, que va enfonsar l'*Amiral*, feia aquí guàrdies de 25 a 30 dies.

Els vaixells aliats arribaven fins al litoral ebrenc després de travessar l'estret de Gibraltar, vorejant el Mediterrani i intentant no arribar a les aigües internacionals, on sotjaven els submarins germànics. La costa del delta de l'Ebre es va acabar convertint en una ratera, ja que les grans embarcacions amb destinació a Europa es veien obligades a allunyar-se del litoral per no embarrancar-se. La neutralitat d'Espanya va ser ben aprofitada pels alemanys.

No és gens fàcil explorar una embarcació enfonsada a 65 metres de profunditat. Per fer les immersions s'han d'utilitzar mescles de gasos, amb heli i nitrogen, a més d'oxigen. "Logísticament és complex", constata Josep Guarro, instructor de busseig tècnic, integrant de l'equip d'investigació. L'arribada de sediments fins al Delta, procedents del riu, dificulta molt la visibilitat en tota aquesta zona, amb corrents forts. "De cada deu dies, set l'aigua és tèrbola", afegeix.

Les tasques s'ha fet dins però també fora de l'aigua. Ha estat determinant la troballa de documents històrics, com els plànols de l'*Amiral de Kersaint*, fotos de l'enfonsament o el quadern de guerra dels submarins alemanys de l'època, cosa que va permetre situar el punt de l'enfonsament amb el marge d'error d'una milla nàutica.

Gràcies a la documentació trobada en arxius de l'època es coneixen fins i tot els detalls de l'enfrontament entre el vaixell francès i el submarí alemany, que van estar al voltant d'una hora intercanviant-se artilleria. Se sap també que el capità Lenormand, al capdavant de l'*Amiral*, va ser detingut com a presoner de guerra i que els alemanys van reconèixer la seva valentia, ja que va intentar repel·lir l'atac fins a l'últim moment. "Hem pogut reconstruir la història, minut a minut, i li hem posat cara", explica Castellví. Vuit dels tripulants van morir o van desaparèixer durant la batalla o pocs dies després a causa de les ferides, com és el cas de dos dels nàufrags que reposen enterrats al cementiri vell de Sant Carles de la Ràpita; un tenia 14 anys.

La tradició oral ha mantingut viu al delta de l'Ebre el record dels vaixells torpedinats 100 anys enrere, mitjançant històries més o menys amanides, transmeses de generació en generació, especialment en les famílies de pescadors que han patit també aquests naufragis; les xarxes de pesca de l'arrossegament s'enganxen en les estructures metàl·liques de les restes naufragades, la qual cosa suposa un maldecap i pèrdues econòmiques abundants.

La gran batalla naval: 46 vaixells enfonsats

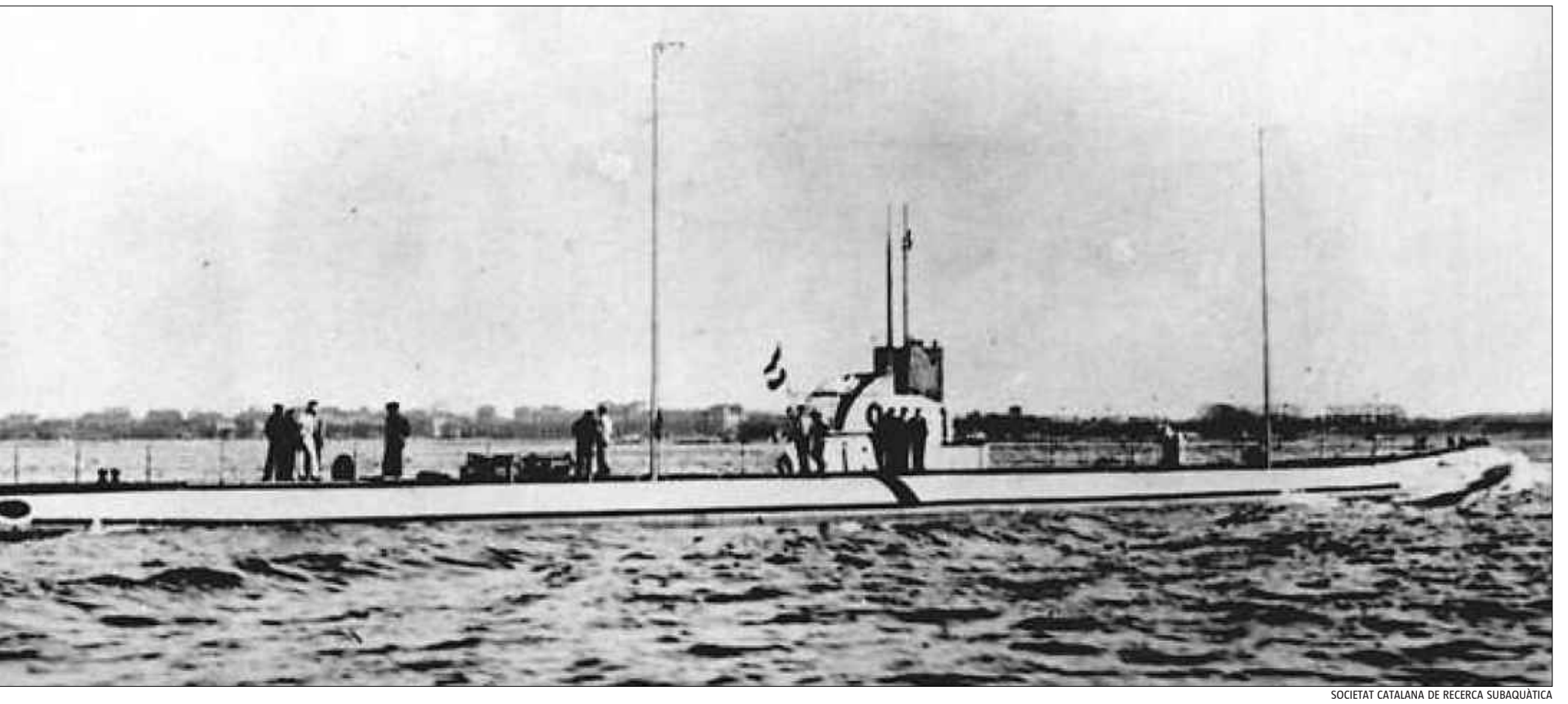
Encara que prop de la costa del delta de l'Ebre s'han localitzat 13 embarcacions enfonsades en acte de guerra en el transcurs de la Primera Guerra Mundial, en una zona més àmplia, entre la localitats de Vilanova i la Geltrú i Castelló, fins a les illes Balears, mar endins, s'ha documentat l'enfonsament de 46 vaixells en el mateix període, cosa que equival a 98.818 tones de ferralla suspeses sota el fons marí. En els 13 vaixells esmentats anteriorment hi va haver 366 morts. Només al vapor francès *Medjerda,* trobat l'any 2004, que era a 105 metres de profunditat, davant l'Ametlla de Mar (Baix Ebre), hi van morir 352 persones entre soldats, tripulants i passatge civil.

CONTRA RELLOTGE

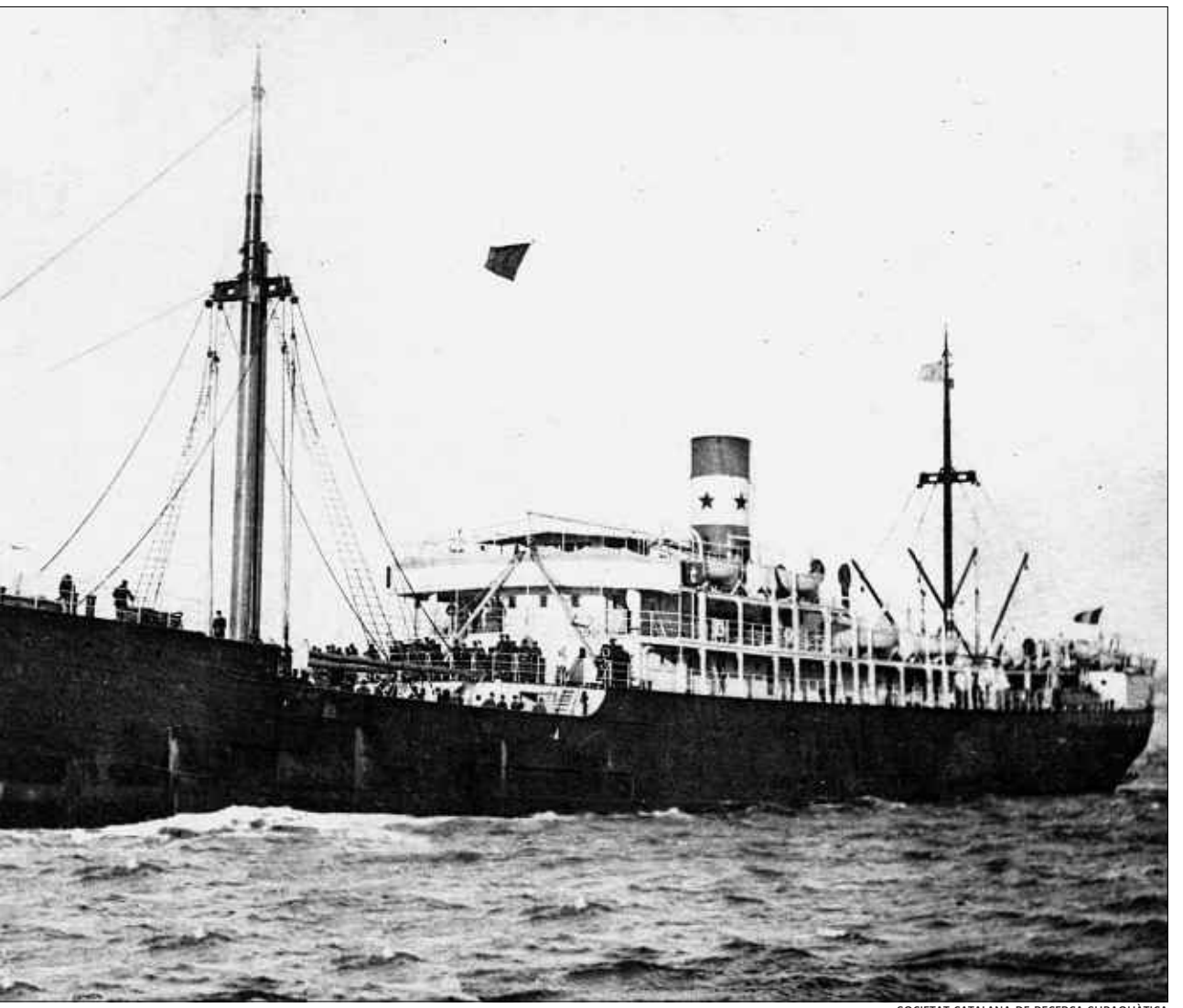
El pas del temps farà desaparèixer les restes d'aquests vaixells

OPERACIÓ COMPLEXA

Explorar a 65 metres de profunditat requereix gasos especials



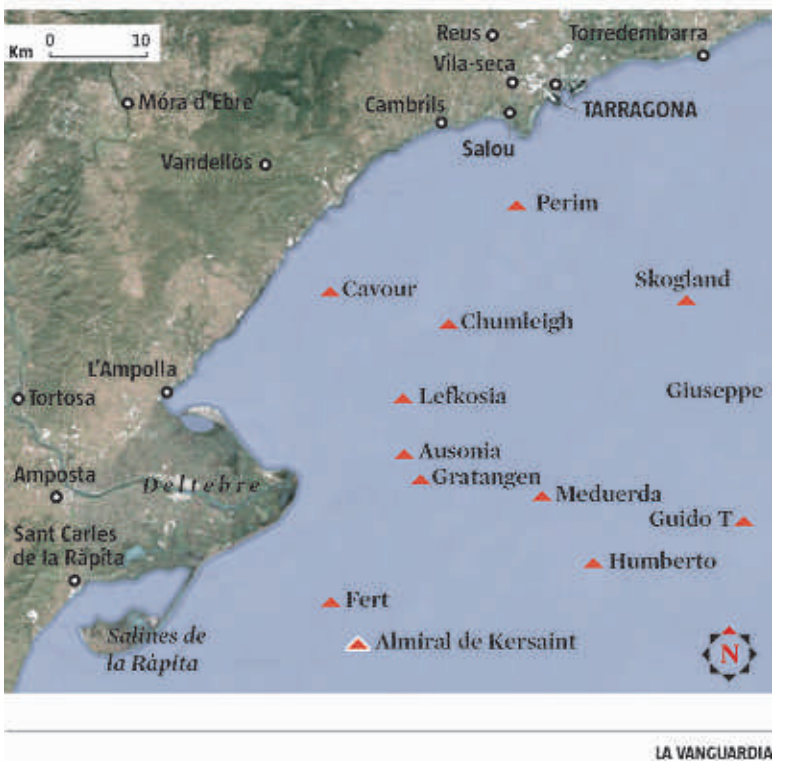
SOCIETAT CATALANA DE RECERCA SUBAQUÀTICA



SOCIETAT CATALANA DE RECERCA SUBAQUÀTICA

La Marina alemanya i la francesa. El submarí U64 alemany, el mateix que va torpedinar el vaixell francès, feia guàrdia de 25 a 30 dies prop del delta de l'Ebre en tractar-se d'un enclavament estratègic, ja que era un lloc de pas habitual de les naus aliades. A baix es pot veure l'*Amiral de Kersaint*, amb una eslora de 124 m i una capacitat de càrrega de 5.500 tones, a començaments del segle XX. El vaixell tenia dos canons, però els bussejadors no els han pogut localitzar perquè l'un va quedar destrossat per l'artilleria i l'altre es creu que es va desprendre en l'enfonsament

Els 13 enfonsaments al delta de l'Ebre



LA VANGUARDIA

L'*Amiral de Kersaint*, com va passar amb la resta d'embarcacions enfonsades durant la Primera Guerra Mundial, va ser rebatejada pels veïns. Al delta de l'Ebre es coneix com *el Vinater*, ja que a les bodegues emmagatzemava, a més de 4.000 tones de blat i altres aliments amb destinació a Marsella, 1.000 tones de vi embotellat que les setmanes posteriors a l'enfonsament va anar arribant fins a la costa; els bussejadors han pogut veure al fons algunes de les ampolles.

El projecte d'investigació submarina de l'*Amiral de Kersaint* ha necessitat gairebé dos anys de feina, amb 14 immersions fetes amb la col·laboració de la Confraria de Pescadors de Deltebre i el Club Nàutic de Riumar. L'exploració es donarà a conèixer en forma d'un documental (*L'últim viatge de l'Amiral*) que s'estrenarà a la primavera.

Els especialistes de la Socres no han tocat res del que han vist al fons del mar, complint així amb el que estableix la legislació vigent. Quan es troben unes restes la llei obliga a notificar-ho a la Generalitat. Sostreure o fer malbé el que s'ha conservat sota el mar durant gairebé un segle com a arqueologia submarina seria fer un acte de pirateria, adverteixen.●

Fi a deu anys d'immersions

Les feines per recompondre la història naval de la Primera Guerra Mundial davant el delta de l'Ebre, en un enclavament estratègic, van començar fa més de 10 anys. Amb l'exploració de l'*Amiral*, nou dels tretze vaixells enfonsats durant la Gran Guerra (1914-1918), tots els possibles, han estat estudiats, documentats i explorats in situ, sota el mar, al litoral ebrenc, en profunditats que van des del mig centenar de metres fins als 105 metres. Dues de les embarcacions documentades, el *Giuseppe*, a 120 metres de profunditat, i l'*Skogland* (a 216 metres) no han pogut ser explorades perquè amb l'equipament actual és tècnicament inviable, almenys ara per ara, a causa de l'excés de profunditat.

Les altres dues embarcacions documentades sense explorar són dos velers, el portuguès *Humberto*, situat a 200 metres de profunditat, i l'italià *Guido T.* (a 250 metres), que es creu que també han desaparegut arrossegats per les arts de pesca i per la degradació dels seus materials, bàsicament fusta. Els especialistes diuen que l'exploració d'aquests vaixells té tanta o més transcendència als arxius que al fons marí.

Marinada

Butlletí bimensual d'informació local de L'Ampolla que es publica des de 1993.

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
Novembre-desembre 2012	L'Ampolla, mar de naufragis	Col·laboració sobre els naufragis històrics al mar de L'Ampolla on no es fa menció dels de la Gran Guerra, però si del soldadet regalat pel govern francès
Maig-juny 2013	"Medjerda": un naufragi horrible, un exemple de proïsme ampollero	Col·laboració sobre l'enfonsament del Medjerda

MARINADA

L'Ampolla, mar de naufragis

Les aigües del nostre poble són un autèntic cementiri de vaixells i de nàufrags"

Guillem Comí

La mar de l'Ampolla ha estat històricament una mar de naufragis. Des de l'època fenícia, grega i romana fins les darreries del segle XX (fa poc més de 20 anys), els accidents marítims han estat una constant a la nostra costa. Existeix abundant tradició local, de transmissió oral, sobre els episodis del darrer segle. Però és important compilar-la per evitar que, com tantes altres coses, acabi desapareixent de la nostra memòria. I per descomptat, és important investigar i divulgar els antecedents més remots.

En anteriors articles, alguns publicats fa vint anys, altres més recentment a les pàgines de "La Marinada", hem explicat la importància de la navegació en les aigües marítimes properes a l'Ampolla. Un flux comercial en un indret estratègic a la vora de la desembocadura de l'Ebre, que es va iniciar en una colònia grega, de nom Lebedòntia i que més tard els romans van mantenir i ampliar. Aquesta fou una de les causes per les quals la nostra costa ha estat escenari de molts d'aquests naufragis fins a l'època en què el port de l'Ampolla es va convertir en port subsidiari del port i la duana de la Tortosa medieval.

Com és normal, aquesta intensa activitat naval comportava també tota mena de riscos. Per pura estadística, el naufragi no era una possibilitat remota, sinó que es veia incrementada per unes condicions meteorològiques i marítimes que implicaven un risc afegit. Aquesta idea pot sobtar qui pensi en l'Ampolla com una badia d'aigües tranquil·les. És una visió merament turística, i encertada des d'aquest punt de vista. La realitat és que la situació geogràfica de l'Ampolla, tan decisiva des d'altres consideracions, és molt menys amable a efectes de navegació.

L'Ampolla, com tota la part nord del delta de l'Ebre, és un lloc obert a la tramuntana i al mestral, vents del primer i quart quadrants coneguts per la seva intensitat i virulència. Però a més, l'Ampolla resta oberta també a les llevantades que li arriben del Golf de Sant Jordi. Aquest règim de vents ha estat responsable d'innombrables naufragis al llarg de la història a la nostra costa.

Hi ha un altre factor que ho explica. Els bancs de sorra que es formen a la desembocadura de l'Ebre són extraordinàriament traïdors. El perill que causen a la navegació és enorme, perquè canvien constantment d'ubicació, en funció de les avingudes del riu. Aquest problema, comú a totes les desembocadures de rius cabalosos, s'agreuja per les aportacions de sediments que fan tèrbola l'aigua i dificulten la visibilitat del fons marí. Encara una altra complicació afegida són els forts corrents que s'originen a l'aiguabarreig del riu i el mar.

Els naufragis d'època grega i romana

Els grecs eren navegants que arribaven a Lebedòntia per mar. Tanmateix, no tenim documentats naufragis d'aquesta època, tot i que segurament se'n deurien produir. En canvi, els enfonsaments patits per embarcacions romanes sí que han estat abundants i suficientment demostrats per les troballes arqueològiques. No és estrany que així fos. En època clàssica, la combinació de factors que expliquen



El pesquer Los Mocos, distingit en diversos actes de salvament de nàufrags, en plena activitat.El patró Manuel Aiza, en primer pla. La resta de membres de la tripulació són l'armador Josep Caballé Juan i els mariners Adrià Curto Aixa; Adrià Curto Marsal; Eduard Esteller Segarra; Manuel Romeu Martí i Victorino Homedes Casas. Foto Ramon Andreu

(segueix de la pàgina anterior)

tants sinistres nàutics davant la nostra costa era encara més complicada: l'Ebre tenia la boca principal a tocar de l'actual bassa de la Goleta i els factors que descrivíem en el paràgraf anterior tenien un impacte molt més directe que ara que el riu desaigua més al sud i més mar endins.

El submarinista tortosí **David Lapiedra** i altres van localitzar als anys seixanta del segle XX diferents *pecis* d'època romana, identificables per nombroses àmfores i pels ceps de les àncores, de grans dimensions i amb inscripcions en llatí. Es creu que els vaixells romans buscaven refugi contra els temporals a l'estuari del riu, però sovint anaven a parar a la boca del llop, tot caient en una trampa letal.

A part d'altres descobriments a terra, efectuats durant el segle XX, que suggereixen l'existència d'un assentament romà anomenat Traia Capita, fa uns vint anys es van descobrir set pedres de molí submergides en un punt situat a uns cinquanta metres mar endins a l'altura de l'actual Club Nàutic, a una profunditat d'entre tres i quatre metres. El descobriment, fortuït, va ser protagonitzat pel submarinista tarragoní **Magí Colom,** del club SES de Tarragona, i el seu company **Salvador Cabrera Piñana**, del Club Nàutic de l'Ampolla. Colom i Cabrera també van fer altres troballes, presumptament d'època fenícia, a la zona de Cap Roig.

Les moles van ser descobertes per setmana santa i a l'estiu es van intentar extreure del mar, amb la cooperació del submarinista i escriptor **Joaquim Vilagrassa**, de l'Aldea. Finalment, només se'n va extreure una, que avui s'exhibeix a la rotonda entre l'avinguda Marítima i la Ronda del Mar. Les altres sis van quedar al fons i quan es va ampliar el port van quedar sepultades pel formigó sota l'espigó de garbí de la dàrsena esportiva.

La batalla naval de les Goles de l'Ebre

L'any 217 abans de Crist va produir-se a les aigües properes a l'Ampolla un dels fets més transcendentals de la història antiga. En el marc de la Segona Guerra Púnica, entre cartaginesos i romans, es va produir una gran batalla naval, que ha passat a la història amb el nom de la Batalla de les Goles de l'Ebre. Les respectives flotes es van enfrontar al davant de l'estuari de l'Ebre, a escassa distància de la costa de l'Ampolla. La victòria romana va ser un pas de gegant en la consolidació del seu domini de la Mediterrània. En concret, els cartaginesos van perdre el control naval de la península ibèrica, mentre que els romans van adquirir un prestigi enorme que va provocar la rebel·lió de les tribus iberes sota control cartaginès.

Hi ha indicis que suggereixen que una bona part de les baixes navals no van ser fruit de la lluita, sinó d'embarrancaments provocats per les barres de sorra de la desembocadura del riu, la qual cosa vindria a confirmar les nostres afirmacions sobre les dificultats del trànsit naval a la zona. Tanmateix, és una hipòtesi que no ha pogut demostrar cap troballa arqueològica. El lloc on van quedar submergits els vaixells enfonsats a la batalla va ser sepultat durant segles pels sediments de l'Ebre que anaven formant l'actual delta. No obstant això, els jaciments avui enterrats han de ser d'una entitat enorme. A la batalla es van enfrontar 40 embarcacions cartagineses i 55 romanes. Unes flotes més que considerables per als paràmetres de l'època. Les pèrdues cartagineses van sumar 29 vaixells.

En un proper article, relatarem aquesta batalla decisiva que va lliurar-se davant de l'Ampolla, a partir de la recerca que estem fent mentre escrivim aquestes línies.

Edat Mitjana i Edat Moderna

La navegació es va intensificar després dels romans. El sistema portuari amb seu a Tortosa i a l'Ampolla va incrementar la seva activitat durant l'Edat Mitjana (llegiu la passada edició de "La Marinada"). És evident que l'augment del trànsit naval va derivar en molts més naufragis. Però no han quedat documentats, si més no fins on podem saber actualment. Mantenim oberta una línia de recerca, amb l'esperança de localitzar evidències al respecte.

L'Edat Moderna va ser testimoni d'un altre increment del trànsit marítim, al qual se li va sumar un altre factor: la gran expansió de la pirateria durant els segles XVI i XVII. D'aquella època, n'han quedat els vestigis de les torres de guaita: la Torre dels Garidells (entre l'Ampolla i el Perelló, però al terme de l'Ampolla), la Torre de la Curta (a Illa de Mar), la Torre de l'Àliga (fora del terme municipal, però punt de referència dels pescadors ampolleros) i la Torre de l'Àngel Custodi, avui sotaiguada prop de la platja de la Marquesa. Els detalls d'aquest episodi els recullo en una extensa crònica que es va publicar a la Veu del Baix Ebre el dia 25 de setembre de 1992 sota el títol *"L'Ampolla i la pirateria"* i es pot consultar també a l'hemeroteca de Tarragona.

Malauradament, pel que fa als naufragis, no han aparegut troballes submarines de vaixells enfonsats durant aquest període, tant pels temporals com pels atacs i abordatges dels pirates. Com en el cas anterior, és indubtable que les restes que poguessin existir quedessin sepultades per la progressió cavalcant del delta de l'Ebre.

Els segles XIX i XX

Tot el contrari passa amb els naufragis de l'Època Contemporània. No és que el delta ja estigués format i els *pecis* haguessin quedat soterrats al fons marí. És que els relats s'explicaven fins i tot en els mitjans de comunicació. L'hemeroteca és ubèrrima i fins i tot podríem afirmar que existia una mena d'estranya fascinació per les notícies de naufragis. Molt abans del *"Titanic"*, els diaris publicaven freqüents notícies de desastres marítims, potser amb més assiduïtat i alarde tipogràfic que no pas les desgràcies que succeïen a terra, tal vegada amb l'única excepció dels accidents ferroviaris.

Un factor positiu sí que es podia destacar, en el cas de l'Ampolla, enmig de tanta notícia negativa. L'extraordinària solidaritat dels ampolleros, que van abocar-se sempre que va ser possible al rescat i auxili de les víctimes. Això, fins al punt que l'any 1917 el govern francès va reconèixer aquest mèrit al poble de l'Ampolla.

També eren freqüents, durant el segle XIX i la primera part del segle XX, les recaptes de donacions per tal de proveir mitjans per al salvament de nàufrags. A l'Espanya d'aquella època existia una *Sociedad de Salvamento de Náufragos*, la successora actual de la qual és la *Sociedad*

(continua a la pàgina següent)

(segueix de la pàgina anterior)

Estatal de Salvamento Marítimo. Als pobles i ciutats amb port era freqüent recollir fons de forma solidària i les referències a la premsa a aquest fet eren constants. N'hem localitzat una, al diari "La Opinión" de Tortosa del 28 de desembre de 1886.

La crònica, amb més d'una errada ortogràfica o almenys tipogràfica, es titulava **"Continuación de la suscrición de la Sociedad de Salvamento de Náufragos"**. Tot seguit oferia una relació de les donacions aconseguides a Tortosa i el seu entorn en les dates anteriors, amb aquest detall: **"Comandancia de Marina, 15 pesetas; pescadores y vecinos de la Ametlla, 131,25; pescadores y vecinos de la Ampolla, 27,75; Audiencia de lo criminal, 15; Jefes y oficiales de la guarnición, 33,25; Gremio de pescadores y mercantes, 52; Juzgado, 11,50; Casino de artesanos, 21,50; Excmo. señor obispo, 30".**

Testimonis documentals i orals dels naufragis dels darrers 150 anys

Hem indagat a les seccions històriques de les hemeroteques dels més antics diaris del país. També ens hem documentat al Museu del Port de Tarragona. Afegint a aquesta informació la tradició oral recollida de pescadors com **Manuel Aixà** Fusté i altres. Hem seleccionat alguns naufragis dels ocorreguts a les aigües del Golf de Sant Jordi, que ordenem per criteri cronològic. En aquesta mateixa edició, analitzarem un naufragi especialment dramàtic amb més detall, el del bergantí *"Soberano"*. I per un proper número de "La Marinada" deixarem un article monogràfic del gran desastre del vapor *"Medjerdà"*.

29 d'abril de 1873

La pollacra *"Teresa"* va naufragar al Fangar quan feia rumb a Tarragona. No hi ha més dades. Una pollacra era un vaixell de vela amb el buc de bergantí rodó, amb aparell de pollacra al pal major i aparell de bergantí al trinquet.

17 de maig de 1876

El guardacostes espanyol *"Radiante"* va sotsobrar a un quilòmetre al nord-oest del far del Fangar a causa d'un temporal. La tripulació va salvar-se, però van produir-se danys materials. Les costures del buc es van obrir i el vaixell es va inundar fins a la coberta: només va quedar sense submergir la superestructura. El "Diari de Tarragona" dels dies següents va explicar, pas per pas, les incidències del rescat. Així per exemple, l'edició del 20 de maig narrava que ja s'havien recollit les veles i l'armament i que eren a punt de desmantellar-se els pals. Es preveia que l'endemà, si el temps ho permetia, tot aquest material seria traslladat a l'Ampolla per al seu emmagatzemament. I l'edició del dia 24 es feia ressò que s'havia aconseguit reflotar el *"Radiante"* i que havia estat traslladat a una platja propera per tal de reparar-lo.

1 de novembre de 1879

El "Diario de Tarragona" publicava en aquesta data una notícia breu. Literalment deia així: **"Hemos recibido noticias de Ampolla y Ametlla, dónde, a lo que parece, han sido víctimas del temporal cinco o seis parejas del 'Bou'. Oficialmente no hemos podido confirmar ésta triste noticia".** Un text idèntic, fins i tot amb les faltes d'ortografia (o si més no l'accentuació incorrecta, però usada sovint en aquella época), va aparèixer a altres diaris, com "La Opinión" de Tortosa.

És curiós comprovar com s'informava dels fets en aquells temps. Una referència arribada a una redacció de diari, sense confirmació oficial, però tampoc de cap altra mena, esdevenia una notícia publicada. Tampoc va fer-se cap seguiment en els dies o setmanes posteriors. Segurament, no va ser un naufragi greu ni va provocar desgràcies personals, ja que en aquest cas algun altre ressò se n'hauria fet la premsa. Però, sense dubtar de la veracitat de la informació, tot i la seva important limitació, sí que afirmem que el procediment periodístic és molt peculiar.

Una altra curiositat d'aquesta notícia és el record que les barques de l'art del bou feinejaven per parelles, tal com s'apunta. Avui en dia, aquest art tradicional ha derivat en la pesca d'arrossegament, que, a més, es practica individualment.

28 d'abril de 1882

El llaüt *"Nazareno"*, amb matrícula de Vinaròs, navegava pel Golf de Sant Jordi quan va quedar ingovernable. Una forta ratxa de vent de mestral el va desarborar. El patró, **Francesc Guasch**, va fer senyals en demanda d'auxili, que van ser vistos per la tripulació del llaüt *"Pablito"*, matriculat a València i comandat pel patró **Francesc Pérez**. El *"Pablito"* li va donar remolc i el va conduir a port. Es dóna el cas que el *"Nazareno"*, el 23 de desembre de l'any anterior, havia auxiliat el *"Desamparado"*, que era a punt de naufragar en aigües de les goles de l'Ebre, a poques milles nàutiques de l'Ampolla. Els relats del rescat parlen d'una maniobra arriscada de salvament.

16 de juliol del 1883

El dia de la Mare de Déu del Carme, va naufragar davant del port de l'Ampolla una barca de pesca de l'Ametlla de Mar. Segons "Diario de Tarragona", la tripulació era formada per dos homes i una dona. Aquesta, a més, portava amb ella un fill lactant. En aquella època, les dones sortien a pescar amb els homes i si estaven allletant s'havien d'embarcar amb la criatura obligatòriament. La cosa no va tenir més transcendència que l'ensurt.

Reproduïm el relat publicat per la premsa, perquè el text, escrit amb l'estil de l'època, a mig camí de l'oficialisme i la candidesa, resulta deliciós: **"Escribo a vuelapluma, porque es hora de correo y sólo tengo tiempo para decirle que a las 10 en punto de esta mañana ha zozobrado delante de este puerto una barca de Ametlla tripulada por dos hombres y una mujer con su criatura de pecho, los que a Dios gracias han salido sanos y salvos sin más consecuencias que un remojón y el susto consiguiente".**

"Escuso decir", continuava la notícia, **"que este vecindario ha cumplido con su deber prestando espontáneamente el auxilio necesario, saliendo**

(continua a la pàgina següent)

primero con la autoridad de marina del puerto a recoger a los náufragos y después ayudando al salvamento de la barca, remolcándola a tierra, dejándola varada y en completo estado de seguridad".

També es referia als nàufrags amb un ordre de prioritats que avui sobta una mica. De la criatura ni se'n parla, el més important era la nuesa de la dona: **"En cuanto a la pobre mujer náufraga, ha sido inmediatamente vestida, y asistida por el médico D. Marcelino Andrés, el que con un celo que le honra, presta los mejores servicios a todos cuantos en el barrio lo necesitan y siempre desinteresadamente".**

2 d'abril de 1884

El diari "La Opinión" de Tortosa reproduïa una informació atribuïda a un altre rotatiu tortosí, "La Verdad", sobre un naufragi a les aigües de l'Ampolla. Es tractava de la goleta *"San Vicente"*, de la matrícula d'Alacant. El vaixell provenia de Propiano (Còrsega) i en el moment del naufragi navegava entre els fars de Buda i el Fangar. El capità es deia **Vicente Lillo**. No es dóna cap altra dada en aquesta notícia ni en dies posteriors.

26 de gener de 1886

El *"Santa María"*, una "barquilla", en argot mariner ampollero, barca de vigilància, va naufragar en aigües de l'Ametlla i va desaparèixer el mariner Josep Piñana, d'orígens probablement ampolleros.

12 d'agost de 1898

Una barca de Peníscola, amb base transitòria al port de l'Ampolla i dedicada a la pesca del moll, va naufragar enmig d'un temporal, davant la platja de l'Àliga. El fortíssim vent de tramuntana va trencar el pal major i va bolcar l'embarcació. Van morir ofegats tres tripulants i va salvar-se el quart. "La Vanguardia" publicava la identitat de les víctimes: ***"Gabriel Peris, de 60 años, y Pedro Peris y Guzmán de 17, hijo del anterior, logrando salvarse solamente Vicente Guzmán, sobrino del primero y de 19 años de edad".***

3 de febrer de 1899

Al Port del Fangar, davant de l'Ampolla, va embarrancar el brick barca de bandera espanyola *"Paquete de Cartagena"*. El brick barca era una vaixell veler, amb el casc metàl·lic. Tenien una gran resistència i potser per això l'embarracament no va passar a majors i no es van produir desgràcies personals. "La Vanguardia" relatava que ***"al izar la bandera de socorro, acudieron en su auxilio los pescadores de Ampolla"***. És el primer acte d'auxili del qual tenim coneixement documental.

11 de novembre de 1962

El pailebot *"Miguel Murall"*, un motoveler que practicava la navegació de cabotatge, va embarrancar entre l'illa de Buda i el Fangar, típic calador dels pescadors ampolleros, a l'alçada de la platja de la Marquesa. Van intervenir en el salvament barques de Sant Carles de la Ràpita. En ser reflotat, van remolcar-lo al port de Tarragona per ser descarregat i reparat. Curiosament, dos anys justos després, el *Miguel Murall* va tornar a encallar, en aquest cas davant de Cadaqués i se'n va anar a fons a poc a poc. La tripulació es va salvar. Aquest infortunat vaixell havia tingut dos patrons rapitencs: **Custodi Lluís Forés i Manel Roso**.

Juliol de 1972

El pesquer *"Estella Maris I"* va quedar varat a les immediacions de la Punta del Fangar. Va ser auxiliat per barques pesqueres dels ports de l'Ampolla i de Sant Carles de la Ràpita, que van aconseguir reflotar-lo. La seva actuació va merèixer una felicitació oficial signada per l'almirall capità general de la Zona Marítima del Mediterrani. Les barques de l'Ampolla que van participar en aquest rescat van ser: *"Hermanos Molina"*, *"Asunción III"*, *"Cristóbal Colón"*, *"Primavera"*, *"Moro"* i *"Kubala"*.

2 de febrer de 1984

El mercant de bandera italiana *"Floramar"* va encallar el 2 de febrer del 1984, a la tarda, a l'oest del far del Fangar, al litoral de l'Ampolla. Segons explicàvem en una notícia publicada al desaparegut rotatiu "El Correo Catalán", el vaixell, amb base al port de Nàpols, duia una tripulació de vuit persones i transportava una càrrega de pols de marbre. Anava en direcció al port d'Orà (Algèria). Les causes no van quedar aclarides, si bé tot apuntava a un error en el rumb de la navegació. El vaixell va quedar embarrancat a 300 metres de la costa, on hi havia només tres metres de profunditat. No es van haver de lamentar desgràcies humanes.

7 de gener de 1991



Imatge del "Soberano" recalant al port de Melilla.

(continua a la pàgina següent)

(segueix de la pàgina anterior)

La barca ampollera *"Los Mocos"*, patronejada per Manuel Aixa Fusté, va intervenir en el rescat d'una patrullera de l'Armada espanyola "V-35". La patrullera havia quedat embarrancada, de matinada, a la barra de Llevant de la desembocadura de l'Ebre. A les 6,30 del matí, *"Los Mocos"* va tenir notícia de la incidència per la ràdio i d'immediat es va dirigir cap a la zona. Allà hi havia una altra patrullera, l'*"Espalmador"*, que es feia càrrec de la situació. No sent necessari l'ajut que *"Los Mocos"* va oferir, Aixa i la seva tripulació van continuar feinejant per la zona.

Sobre les 9 del matí, però, Aixa va rebre un missatge de les patrulleres, a través de la ràdio d'un altre pesquer, el *"Marisin"*, propietat de l'armador ampollero **Vicent Martí Alapont**, que feia de pont en aquesta comunicació. El missatge reclamava la presència urgent del *"Los Mocos"* al lloc del naufragi. Manel Aixa ens ha fet un relat molt detallat del que va passar. El cas és que els intents de remolcar la "V-35" havien estat infructuosos, tot i la intervenció d'un remolcador, l'altra patrullera i dues barques de pesca de la Cava. De fet, les temptatives de remolcament estaven produint danys a la patrullera embarrancada, ja que els caps que l'estiraven havien doblat la base de la metralladora de la coberta de proa.

Per la seva experiència nàutica, Aixa va ser posat al capdavant de l'operatiu. Era una gran responsabilitat. Ell mateix explica que el comandant de l'*"Espalmador"* li va assenyalar que feia mala cara. La primera decisió d'Aixa va ser soltar els amarratges del remolcador. La següent, encerclar tota la patrullera amb un cap i amarrant, a la vegada, una gassa a la proa. A la gassa es va lligar un nou cap que estiraria el vaixell embarrancat i que permetria una complicada maniobra: remolcar la patrullera estirant-la de la proa, però gairebé en angle recte, ja que s'havia de fer un gir de prop de 90 graus.

La meteorologia es va aliar amb el rescat en aquesta fase. Unes ratxes de tramuntana van començar a bufar de sobte i van aixecar uns petits colls de mar, d'uns 25 centímetres. Aquestes onades picaven de proa a la patrullera, segons el relat d'Aixa, però anaven apartant la sorra que embarrancava la nau. ***"D'aquesta forma, poc a poc vam aconseguir reflotar-la"*** finalitza Aixa el seu relat. Completat el salvament, *"Los Mocos"* va remolcar la patrullera sinistrada fins al port de l'Ampolla.

7 de desembre de 1992

Manuel Aixa i la seva tripulació van protagonitzar l'any següent un altre rescat. El iot *"Pepu"*, propietat *d'International Boating S.A*, navegava entre Sant Carles de la Ràpita i Arenys de Mar quan va naufragar a causa de l'obertura d'una via d'aigua, prop d'on feinejava la barca "Los Mocos". Van ser rescatats sans i estalvis tres nàufrags: **Manuel Larban Vera, Abel Alcaraz Delma i Vicente Valls Alcaina**, el primer de Saragossa i els altres dos de pobles propers a València. Manuel Aixa ens han explicat que es van adonar de la situació quan doblaven el Cap de Tortosa. Segons les seves paraules, els nàufrags es van salvar de miracle i presentaven un estat de gran nerviosisme.

El drama horrorós del "Soberano"

El naufragi del *"Soberano"* va ser un succés d'un gran impacte emocional. No pel nombre de víctimes, sinó pel dramatisme extrem d'aquell sinistre. Un dramatisme que el diari "La Vanguardia" va qualificar d'horrorós quan relatà la tragèdia en aquella època.

El *"Soberano"* era un veler bergantí de dos pals, matriculat a Barcelona i amb 330 tones de registre brut de desplaçament segons la llista naval de *Lloyd's*. Era un vaixell veterà que s'havia construït a Blanes el 1850 i tenia molta mar a les espatlles. Fins i tot havia navegat per l'Atlàntic, cobrint rutes de mercaderies entre Argentina i Cuba o Cuba i Espanya. També havia fet la ruta de Terranova per carregar bacallà. Però un temporal de llevant, la tarda del dissabte 20 de novembre de 1915, un mar presumptament tranquil com el Mediterrani va acabar amb aquest vaixell i amb la vida de dues terceres parts de la seva tripulació.

El naufragi va produir-se entre el Fangar i les goles de l'Ebre, davant de les antigues Salines de Bomba, a la zona d'Illa de Mar, en aigües habituals dels pescadors de l'Ampolla. El *"Soberano"* havia salpat el dia anterior de Barcelona en direcció a Màlaga, carregat de sabó, fusta, bocois buits i d'altra càrrega. La tripulació, capitanejada per **Ricardo Cuenca**, estava formada per dotze mariners, gairebé tots de Torrevella (Alacant).

L'endemà, cap a les 3 de la tarda, un fortíssim temporal de llevant va fer embarrancar el vaixell. I aquí va començar la tragèdia, perquè un conjunt de circumstàncies, no totes meteorològiques, va impedir un ràpid rescat que hauria salvat els tripulants.

El torrer dels fars de Buda i del Fangar, un tècnic de senyals marítims originari de Santanyi, Mallorca, de nom **Jaume Antich,** va ser testimoni del naufragi, tot i que un testimoni impotent, perquè no va poder donar l'alerta, ja que el far no disposava de cap mitjà de comunicació. És més, des de l'Ampolla ni des d'altres indrets propers va veure's res, ni tan sols les senyals d'auxili que els tripulants, desesperadament, van estar llançant, pel que sembla, durant hores i hores. És més, un cop que el naufragi va ser conegut per les autoritats marítimes i els pobles pesquers propers, el temporal encara continuava amb gran intensitat i va fer molt difícil arribar fins al *"Soberano"*.

Les versions difereixen, però tot apunta que l'auxili, entre unes coses i altres, va demorar-se entre un i dos dies. És impossible imaginar-se el tràgic patiment de la tripulació. Només tinguem en compte que dels vuit tripulants morts, dos s'havien ofegat, però els altres sis van sucumbir al fred i a la inanició. Van haver intents de tirar-se a l'aigua per guanyar la propera costa nedant, però els forts remolins que provocava el temporal ho impedia. Els tripulants que van sobreviure al primer embat havien pujat als pals i fins i tot s'hi havien lligat. Quan va arribar l'auxili, encapçalat per tres barques de l'Ametlla de Mar, sis mariners més havien mort per congelació, extenuació i inanició, tres dels quals continuaven amarrats als pals i els altres tres se'ls havia emportat els colls de mar.

(continua a la pàgina següent)

El diari "La Vanguardia" relatava els fets el 25 de novembre i explicava que l'escena que van trobar-se les improvisades barques de salvament era un **"espectacle horrorós"**. Els quatre supervivents van ser traslladats al port de l'Ametlla de Mar, ja que eren d'aquesta població les primeres embarcacions que van arribar al lloc del naufragi. Els supervivents eren **Juan Sala Prades, Ángel Fernández Solmes, Francisco Mínguez Carreras i Pascual Mercader Sánchez.**

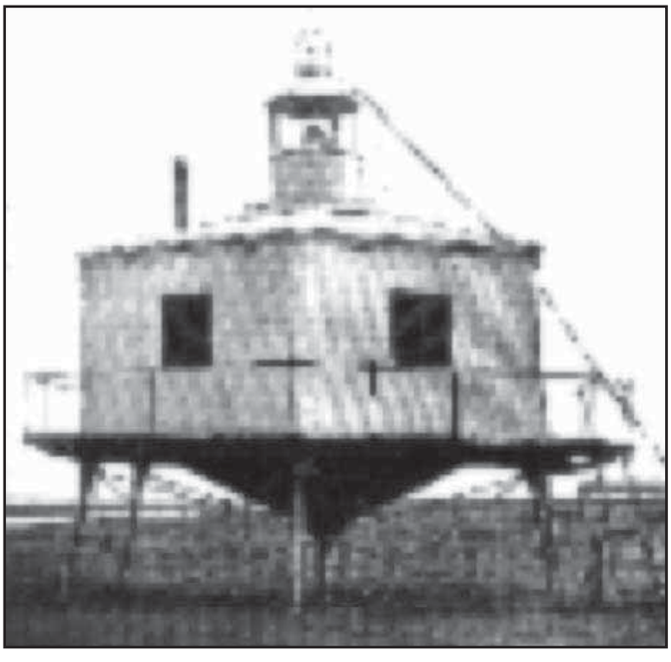
Els vuit difunts van ser el patró, **Ricardo Cuenca**; el pilot, **Ramon Agustí**; l'agregat, **Antonio Escudero**; i els mariners **Ricardo Cuenca** (fill del capità), **Juan Fernández Solmes, Francisco Mínguez Sánchez** i dos més que les cròniques d'aquell dia no identifiquen. Un relat publicat a la vila de Torrevella, poc després del naufragi, identificava aquests dos morts com a **Vicente Fernández**, contramestre, i **Gregorio Sanz**, mariner.

La nissaga Ballester-Antich

El farer que va presenciar impotent la desgràcia del *"Soberano"* va acabar emparentant, a través de la seva descendència, amb el propietari de les salines del racó de Bomba, tot fundant una nissaga que encara perviu a l'Ampolla. L'amo de les salines era **Pasqual Ballester**, un valencià nascut el 1820 establert al delta de l'Ebre. Un dels seus quatre fills, **Lluís Ballester Marquès**, va casar-se amb **Juanita Antich Oliver**, filla del farer, tot fundant la dinastia. Una part dels sis fills encara són en vida i la nissaga acumula un gran nombre de néts i besnéts.

La mar continua sent perillosa, però la navegació és més segura

El llistat de calamitats és molt més ampli que el resum que hem ofert fins aquí. Però els arxius i les hemeroteques han recollit al llarg de la història els casos més sagnants, en particular els que han provocat víctimes. Hi ha incomptables accidents marítims a la mar de l'Ebre que no desperten interès, ni tant sols localment ni en l'època en què es van produir, perquè es limiten a danys materials, en ocasions fins i tot molt poc importants.



Avui en dia el nombre de sinistres, sense arribar a anul·lar-se del tot, ha baixat rotundament. No pas perquè les condicions marítimes de la zona hagin canviat. El règim de temporals i de vents és el mateix. El règim d'avingudes de l'Ebre sí que s'ha modificat, i notablement, però continua subsistint el problema de les barres de sorra i dels gorgs a la desembocadura causants de tants desastres nàutics.

La diferència és en un altre lloc. I en realitat són dues diferències, segons **Clemente Curto Comí,** armador expert de la mar de l'Ebre. Una és que el far de Buda, que serveix de senyal als navegants que doblen el cap de Tortosa ja no està tan aterrat com al principi i serveix la senyal als navegants que doblen el cap de Tortosa molt més precisa i, també perquè avui les embarcacions van molt més ben equipades tècnicament: disposen de mecanismes de navegació molt precisos i de detectors de profunditat, la qual cosa permet evitar la major part de situacions de perill. A més, segons Curto Comí, tenen accés a informació vital, per mitjans de diversa sofisticació (des del satèl·lit a la simple televisió), sobre els factors mediambientals. Finalment, tots els vaixells, fins i tot els més petits, compten amb sistemes de comunicació, des dels aparells de ràdio fins a la telefonia mòbil (amb base terrestre o per satèl·lit), que permeten donar l'alerta de forma immediata i agilitzar molt i molt el rescat. Amb aquestes eines, no tan sols disminueix el risc de naufragi, sinó que es garanteix que, arribat el moment, l'auxili sigui pràcticament immediat.

L'altra diferència rau, segons l'armador ampollero, en el fet que al mar hi ha molt més trànsit i és més fàcil que algú rebi les senyals de socors i acudeixi ràpidament a prestar auxili. Això inclou tant la navegació comercial com l'esportiva, sense oblidar naturalment la navegació pesquera, també més intensa i amb barques igualment ben equipades, si no més. La presència constant de pescadors de l'Ampolla o de l'Ametlla de Mar a les proximitats de la desembocadura de l'Ebre és un factor afegit de seguretat marítima.



Els fars del Fangar (l'any 1864) i el de Buda (1847), testimonis impotents d'incomptables sinistres nàutics

(continua a la pàgina

MARINADA

"MEDJERDÀ": UN NAUFRAGI HORRIBLE, UN EXEMPLE DE PROÏSME AMPOLLERO

El torpedinament d'un vapor francès, el 1917, va provocar una matança espantosa a les aigües del golf de Sant Jordi

Guillem Comí

De les moltes tragèdies ocorregudes a la costa de l'Ampolla, la més horrorosa, si més no pel nombre de víctimes, va ser el torpedinament del vapor francès *"Medjerdà"*, en plena Primera Guerra Mundial. Va ser un naufragi terrible, la pitjor catàstrofe que ha viscut mai l'Ampolla. També la pitjor a la regió tortosina, molt per damunt del desastre del càmping *"Els Alfacs"* (el doble de morts), i una de les pitjors de la història de Catalunya.

Va ocórrer l'11 de maig del 1917 i va significar la mort d'entre 300 i 400 persones. Va haver-hi un centenar llarg de supervivents, entre ells el capità, **Joseph Got.** Enmig de la tragèdia, però, va aflorar l'autèntic tarannà de la gent de l'Ampolla, que, abocant-se en l'auxili de les víctimes, va demostrar un proïsme fora mesura. Una actitud solidària digna d'alabança que encara avui es recorda a França, la pàtria del desgraciat vaixell, gairebé un segle després. És una història de mort, però també d'heroisme, que l'Ampolla no hauria d'oblidar mai i que en aquest article volem contar, aportant dades inèdites o molt poc conegudes.

En primer lloc, hem de posar-nos en situació. Durant la Primera Guerra Mundial havia aparegut l'arma submarina, com una forma d'intensificar la lluita al mar i aconseguir efectes estratègics. No es tractava únicament d'atacar i enfonsar vaixells, sinó de sembrar el pànic i, en general, dificultar el trànsit naval de forma que quedessin perjudicats els abastiments per mar de l'enemic. Els principals creadors de tal estratègia van ser els alemanys i, si bé com passa en qualsevol guerra, no van trigar gaire a ser imitats per la resta de contendents.

El torpedinament de vaixells de passatgers era un mètode habitual de guerra psicològica, atès el fort impacte que tenien les mortaldats provocades. Hi ha episodis històrics cèlebres, com l'enfonsament del *"Lusitania"*, que va precipitar l'entrada dels Estats Units d'Amèrica a la guerra. Sense arribar a tenir tanta transcendència històrica, l'atac al *"Medjerdà"* va ser un dels que va aixecar més polseguera de l'època.

El *"Medjerdà"* era, des del principi de la guerra, un vapor que cobria una línia regular entre Orà, a la llavors colònia francesa d'Algèria, i Port Vendrès, al Rosselló. Transportava habitualment soldats de les colònies franceses que anaven de permís a casa o que tornaven a les trinxeres. També portava mercaderies i passatgers civils. El dia de l'enfonsament, de ruta cap a Port Vendrès, viatjaven al *"Medjerdà"* 450 soldats que regressaven al front i 45 passatgers (12 homes, 23 dones i 10 infants), a més de 61 tripulants. Entre els nàufrags hi havia 6 fogoners espanyols. El «Medjerdà» desplaçava 2.000 tones i pertanyia a la *«Compagnia de Navegation Mixte»*. Les seves característiques principals eren de 287 peus d'eslora, 36 de mànega i 15 de puntal. Fou construït a Anglaterra el 1898. La velocitat de navegació era de 15 nusos.



Johannes Klasing, capità del submarí U-34 que va torpedinar el "Medjerdà"

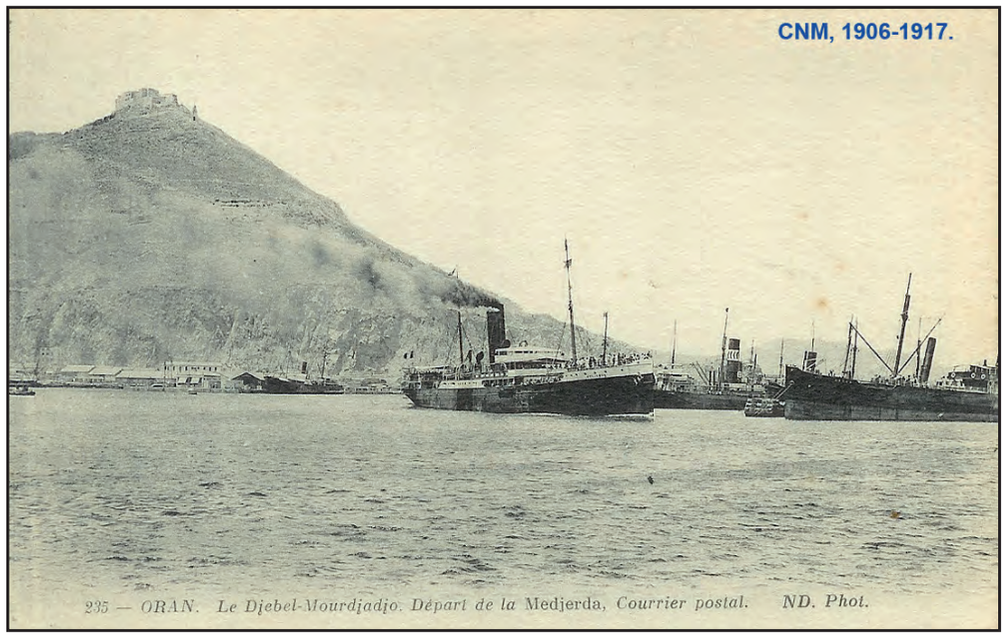
El *"Medjerdà"* havia salpat d'Orà el vespre del 10 de maig amb algunes mesures de protecció perquè a la seva ruta s'havien efectuat avistaments de submergibles alemanys. No obstant, quan va acostar-se a Espanya navegava en solitari, confiant en la protecció de les aigües territorials. Els alemanys miraven d'evitar conflictes amb els països neutrals, no tant per respecte al Dret Internacional com perquè els incidents podien perjudicar els seus abastiments des d'aquests països. Per això, per principi, no atacaven dins de les aigües jurisdiccionals dels neutrals, però patrullaven just en el límit de les aigües internacionals (situades a partir de 12 milles de la línia costera) buscant la seva oportunitat en algun vaixell que es desviés de la zona segura.

Era una situació que es produïa sovint a la costa del delta de l'Ebre, com vam explicar en un recent article sobre la història dels naufragis a la zona. Els abundants bancs de sorra que es formen a la desembocadura de l'Ebre són

(continua a la pàgina següent)

(segueix de la pàgina anterior)

molt traïdors i han suposat un risc enorme per a la navegació. Aquest problema, comú a totes les desembocadures de rius cabalosos, ha induït al llarg de la història a molts capitans a buscar profunditat navegant més lluny de la costa. Era quan podien sortir del límit de les aigües territorials, de vegades inadvertidament, per estar preocupats pel perill del fons marí; de vegades conscientment, per haver de triar entre el risc d'embarrancar o el de ser atacat. Sembla que aquest va ser el cas del *"Medjerdà"*, segons es va posar de manifest en la investigació oficial que van realitzar les autoritats franceses en les setmanes posteriors a l'enfonsament: el vaixell estaria navegant fora de la protecció de la "frontera marítima" espanyola.



El "Medjerdà", en una postal d'època. A la imatge apareix salpant del port d'Orà

Què va passar aquell 11 de maig?

Els dies 10 i 11 de maig del 1917, un submarí alemany designat com a "U-34" buscava preses en una àmplia zona que anava des de la desembocadura de l'Ebre fins a prop de Cambrils. El dia 11, el submarí estava a l'aguait prop del delta. A les set del matí, els alemanys van aturar un mercant grec, el *"Lefkosia"*, a unes sis milles del Cap de Tortosa i el van enfonsar amb càrregues explosives. El vaixell singlava entre València i Port Sant Lluís, a la desembocadura del Roine, i transportava àcid sulfúric. No va haver-hi baixes entre la tripulació, perquè els alemanys no van torpedinar-lo directament i van permetre que oficials i mariners l'evacuessin amb els bots salvavides.

L'"U-34" va romandre tot el dia per la mateixa zona, atès que veia passar contínuament mercants enemics o que navegaven per compte del ban contrari, tot i que abstenint-se d'atacar per la qüestió de les aigües territorials. Però quan passaven deu minuts de les 7 del vespre, va divisar pel periscopi al *"Medjerdà"*, a unes catorze milles al nord-est del cap de Tortosa. Immediatament li van disparar un torpede fatal. El vaixell no va tenir pràcticament avís del que li venia a sobre. El torpede va arribar a ser avistat pels vigies que guaitaven des de la coberta del vapor, però no va haver-hi temps de res. El *"Medjerdà"* va rebre l'impacte a popa, es va partir per la meitat i es va enfonsar en menys d'un minut i mig.

La gran carnisseria es va deure indubtablement a la rapidesa de l'enfonsament. Però hi va influir molt el fet que gran part del passatge estava sopant en aquells moments al menjador situat un nivell per sota de la coberta: no van tenir temps de pujar i intentar salvar-se. Entre els principals grups de víctimes hi havia també el personal de la sala de màquines, passatgers que eren sota de la coberta, tot i que no al menjador, i alguns soldats que es trobaven a la coberta, però a popa, just on el *"Medjerdà"* va rebre el torpede. En general, de la coberta cap avall no va haver-hi supervivents.

Una tragèdia dantesca

El centenar llarg de supervivents van coincidir majoritàriament a declarar que de cop i volta s'havien trobat surant a la superfície del mar sense saber ben bé com. Per si no n'hi havia prou, es van produir escenes de pànic i de lluita descarnada per sobreviure. També hi ha relats d'autèntic proïsme i sacrifici. La rapidesa de l'enfonsament va impedir llençar al mar tots els bots salvavides. Per més perjudici, alguns dels bots feien aigües per tot arreu i els que s'hi van embarcar buidaven aigua fins i tot fent servir gorres i sabates.

Enmig d'aquelles escenes dantesques, el submarí va emergir i navegar entre les restes flotants del *"Medjerdà"* i dels nàufrags que buscaven salvar-se al preu que fos. Sembla que els alemanys buscaven el capità, o si més no aquesta va ser la impressió que van emportar-se els supervivents. Una altra versió diu que el submarí volia esbrinar el nom del vaixell enfonsat, per tal de poder acreditar completament l'enfonsament. Però el cas és que el capità Joseph Goot va tapar-se amb una capa de soldat per no ser reconegut.

El desastre va ser advertit des de la costa a les poques hores d'haver-se produït i els pescadors de l'Ampolla es van fer immediatament a la mar per tal de socórrer les víctimes. Si bé van recollir només una vintena escassa de supervivents a l'altura del Cap-Roig, no van poder arribar al lloc dels fets ni comprovar la magnitud de la tragèdia,

(continua a la pàgina següent)

(segueix de la pàgina anterior)



Imatge d'un cartell promocional de la companyia naviliera del "Medjerdà"

per la gran distància que els separava i per la coordenada de vents desfavorables. En les hores posteriors, altres vapors de pas per la zona van recollir el gruix de supervivents. Concretament, 167, van ser recollits pel vapor anglès *"Beaten Hall"* i desembarcats a Port Vendrès.

No obstant això, aquestes maniobres van quedar molt condicionades per la por dels capitans a ser atacats per l'"U-34". Una por sense fonament perquè el submarí havia marxat de la zona, en direcció a València, pocs minuts després de l'atac.

El diumenge dia 13 al port de l'Ampolla van arribar una vintena de supervivents: 8 soldats algerians que regressaven a les trinxeres, un oficial maquinista, el cap de cuina, un escrivent, quatre mecànics i una dona, els quals van ser hostatjats d'immediat. El capità Joseph Got es va quedar a l'Ampolla per acabar el sumari i a l'espera que apareguessin més nàufrags o restes del vaixell. El poble de l'Ampolla els va acollir i confortar en aquells moments tan difícils. A terra va haver-hi escenes també duríssimes, com l'enterrament d'una xiqueta de cinc anys que va morir ofegada la nit del naufragi als braços de sa mare. La Vanguardia descriu el proïsme dels ampolleros amb aquest relat: **"Así que llegaron los náufragos á Ampolla, fueron cariñosamente acogidos por toda la población, alojándolos en las casas de algunos vecinos, haciendo todos objeto de solícitos cuidados. Por la tarde, toda la población acompañó el cadáver de la desgraciada niña, en entierro solemne, para recibir al siguiente dia cristiana sepultura".** Els relats locals parlen d'un gran impacte emocional i de sentides manifestacions de dol.

El reconeixement del govern francès

Tal va ser la dedicació de la gent de l'Ampolla que el govern francès va reconèixer la seva tasca oficialment. "Diari de Tarragona" relacionava diverses persones i entitats del poble que van rebre felicitacions i distincions honorífiques: l'alcalde pedani, **Josep Hierro,** (que se li va fer entrega d'un testimoni honorari); el contramestre del port de l'Ampolla, **Joaquín Mareda**, (que va rebre una placa de condecoració); **Antoni Falcó**, propietari de l'Ampolla (que va ser distingit amb un objecte d'art i dedicatòria); el rector de la parròquia de Sant Joan, mossèn **Francesc Espuny** (se li va entregar un objecte d'art de bronze massís, més 500 pessetes destinades a les obres caritatives de l'Ampolla); i la secció de l'Ampolla de la *Societat de Pescadors de Sant Pere de Tortosa,* (gratificada amb 500 pessetes i amb una peça artística amb la inscripció "***Remerciements de la Marine Française"***). A més, diferents pescadors de l'entitat van ser reconeguts a títol personal, tant per les autoritats franceses (en alguns casos, mig segle després) com per les espanyoles, que els van atorgar el títol de patró com a recompensa.

Fa vint anys, en un ampli article al setmanari tortosí *"La Veu del Baix Ebre"* en vam publicar una completa relació, amb noms i cognoms.

Tanmateix, l'acte de reconeixement més visible popularment i durador va ser el regal d'una escultura que representa un guerrer. El guerrer va instal·lar-se dalt d'un monòlit erigit al carrer de la Platja, davant la desapareguda platja de les Barques. L'any 1989, es va viure un episodi de vandalisme absolutament inqualificable. Una nit, a principis de gener, l'autor d'aquest article, que vivia al carrer de la Platja, va veure des de casa uns individus que intentaven arrencar la figura. Va baixar corrent a indagar què passava exactament, fet que va provocar la ràpida fugida dels vàndals. Tot i així, vam poder prendre la matrícula del cotxe que van usar per escapar.

Cursada la corresponent denúncia davant la Guàrdia Civil del Perelló, la recerca policial va ser breu. El vehicle pertanyia a un veí de Barcelona, que estava passant el cap de setmana a l'Ampolla, però els autors de la sostracció van ser més persones. Tres, en total, segons la sentència judicial emesa posteriorment. Tots tres van ser condemnats a restituir els danys causats. Però la figura original no va trobar-se mai i la que avui podem veure en un emplaçament proper és una rèplica molt poc exacta.

Quedava pendent el tema de la placa que recordava aquella efemèride, que també va desaparèixer en aquells fets. La placa, escrita en castellà, resava: ***"Este guerrero fue regalado por el Gobierno francés al pueblo de Ampolla por los auxilios prestados a los náufragos del Medjerdà, torpedeado por un submarino alemán en aguas del Cabo Tortosa el día 11 de mayo de 1917".*** Era una petita làpida que havia estat encarregada l'any 1935, quan la junta veïnal de l'Ampolla va prendre l'acord d'exhibir públicament la figura del guerrer, rebuda el mateix 1917 del Govern francès.

El qualificatiu més suau que mereix el destí que va tenir

(continua a la pàgina següent)

(segueix de la pàgina anterior)



Una altra postal del vaixell fent-se a la mar a Orà, en aquest cas fins i tot amb el segell de correus francès

aquesta placa original és el de rocambolesc, si ens atenem al relat del cronista local **Jorge Martínez Cabrera,** en el seu llibre *"L'Ampolla i la seva gent. 1ª part"* (pàgines de la 199 a la 202).

Què va passar després?

La major part de cadàvers de les víctimes del *"Medjerdà"* no es van trobar. Van ser tragats pel mar, dins del vaixell. En els dies posteriors, es van fer intenses recerques, però molt infructuoses. Un mes després van aparèixer cinc cadàvers a la part sud del delta, on els haurien arrossegat els corrents marítims. Es va considerar que corresponien a víctimes del *"Medjerdà"*. També apareixien parts de cossos en avançat estat de descomposició. Tot i que va oferir-se una recompensa de 25 pessetes de l'època per cada cadàver recuperat, la gent del país es resistia a recollir-los.



Wilhelm Franz Canaris, Cap de l'Abwehr i Almirall que durant un espai de temps va capitanejar el submarí U-34

Encara avui hi ha una gran confusió sobre el nombre de morts i de supervivents. Les xifres són aproximades. Això no es deu tant al fet que no es van recuperar gaires cadàvers, com a la circumstància que els supervivents van ser rescatats per diferents embarcacions i després desembarcats a diversos ports. Per això, els historiadors que s'han ocupat d'aquest episodi no s'han posat d'acord i ofereixen un ampli ventall de xifres.

El *"Medjerdà"* va quedar al fons del mar, a un centenar de metres de profunditat, sobre un llit arenós. Està cobert de vegetació i de restes de xarxes de pesca. Com tot vaixell enfonsat ha esdevingut un biòtop, un autèntic racó de vida subaquàtica convertit en calador per les flotes pesqueres de l'Ampolla, l'Ametlla de Mar i fins i tot de Cambrils.

El capità del *"Medjerdà"*, Joseph Got, va ser severament amonestat en la comissió d'investigació que van crear les autoritats franceses. Se li va censurar la imprudència de navegar fora de les aigües espanyoles en el moment de l'atac i se'l va acusar d'abandonar els nàufrags. De fet, Got va ser dels primers a arribar a terra.

L'"U-34" va continuar les seves operacions. Al llarg de la Primera Guerra Mundial va enfonsar 119 vaixells, amb un desplaçament total de 257.652 tones. També va danyar cinc embarcacions més. La sort va abandonar el submarí a tres setmanes del final de la guerra. El 18 d'octubre del 1918 es va fer a la mar per darrer cop i no se'n va saber res més. Un vaixell britànic va reclamar el seu enfonsament el 9 de novembre prop de Gibraltar, però no es va poder acreditar. Sembla que el submarí s'havia perdut abans.

Els seus 38 tripulants es van donar per desapareguts i se'ls va declarar morts amb efectes del 21 d'octubre següent. El capità de l'"U-34" en el moment de la seva desaparició era el mateix que va torpedinar el *"Medjerdà"*: **Johannes Klasing**, nascut el 26 de març de 1883. Klasing havia estat un temps apartat del comandament (la durada suggereix un permís), però va recuperar-lo set mesos abans del seu final. Com a curiositat històrica de primer ordre, en l'interval va capitanejar el submarí **Wilhelm Franz Canaris**, que a la Segona Guerra Mundial, i convertit en almirall, va ser el cap de l'*Abwehr,* els serveis d'intel·ligència alemanys.

Després del fracàs de l'operació *Walkiria,* nom en clau de l'acció que el 20 de juliol del 1944 devia eliminar a Adolf Hitler i a la cúpula nazi, Wilhelm Canaris va ser detingut per les SS. El seu enemic **Heinrich Himmler** va descobrir que Canaris havia conspirat vàries vegades contra el Fhürer i va acabar executat a la forca el 9 d'abril del 1945.

Fons documental i oral: Hemeroteques Diari de Tarragona; La Vanguardia i La Opinión. Martínez Cabrera Jorge (L'Ampolla i la seva gent 1ª Part); Aixa Fusté Manuel i Curto Comí Clemente.

Revue Catalane

Publicació mensual fundada el 1907 com a successora de la Revue d'Histoire et d'Archéologie du Roussillon per un grup d'erudits encapçalats per Pere Vidal.

Fou l'òrgan de la Société d'Études Catalans i hi col·laboraren Joan Amade, Emili Boix, Josep Bonafont, Emili Leguiel, Lluís Pastre, J.S.Pons, Gustau Violet, Witwe, Vergés de Ricaudy, Pau Berga, etc. Durant la Primera Guerra Mundial hi tingué una actuació destacada Carles Grandó. Deixà de sortir el 1921.

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
16/juny/1917	Nos amis de Catalogne	Notes de repulsa per l'enfonsament del Medjerda de la Unió Catalanista i del Comitè de Germanor dels Voluntaris Catalans lliurats a l'Alcalde de Perpinyà .

Nos amis de Catalogne

Monsieur le Maire de la Ville de Perpignan a reçu de nos frères catalans, indignés par la piraterie boche, les deux messages suivants, protestant avec la dernière énergie contre le torpillage du *Medjerda*.

Ces deux manifestes francophiles portent la signature de notre illustre collaborateur et ami, le docteur Solé i Pla, membre de la Société d'Etudes Catalanes, qui préside les deux plus importants groupements francophiles de Barcelone : l'*Unió Catalanista* et le *Comité de Germanor amb els Voluntaris Catalans*.

Nous remercions de tout cœur nos amis de la nouvelle preuve de sympathie et d'attachement à notre patrie qu'ils viennent de nous donner.

La *Revue Catalane*.

UNIO CATALANISTA
BARCELONA

JUNTA PERMANENT

Monsieur le Maire de Perpinyà (França)

Senyor,

La Junta Permanent de la *Unió Catalanista*, a l'ésser sabedora de l'incalificable torpilleig del *Medjerda*, que tantes estimables vides germanes vé de costar al Rosselló, no se veu pas amb cor de poder passar sense demanar vulgueu trasmetre al Consell i al tan gloriós com adolorit poble de Perpinyà, cap i casal de la Catalunya de l'altra banda dels Pirineus, el testimoniatge de sos sentiments de protesta contra l'inhumà procedir teutó envers els navilis mercants, així com també son pregón condol pel trasbals que an aquells pobles del departement ha produit l'enfonsament del *Medjerda*, a la qual tribulació estigueu segur de que coralment i de tot esperit us hi acompanya, no sols aquesta Junta permanent, sinó que tota la Catalunya de pensament civilitzat, commosa davant el volpellatge atropellador de la llibertat en els mars que venen duent a terme, escarnint el dret internacional, els submarins alemanys.

I tant de bó que aquestes paraules donguessin consol i coratge al lleal

poble rossellonès, pel qual aquesta Junta permanent desitja la prosperitat i benestar que del proper triomf definitiu dels aliats ne espera confiada.

Visqueu, senyor, forces anys pel bé del Rosselló i de la França.

Lliurat a Barcelona al 19 de maig de 1917.

El President, — Dr Solé i Pla.

El Secretari de relacions exteriors, — F. Pineda i Verdaguer.

Barcelona, 20 maig de 1917.

Monsieur le Maire de la ciutat de Perpinyà,

El *Comité de Germanor amb els Voluntaris Catalans* protesta amb tota sa energia dels assessinats de dones, nins i de soldats, passatgers de les naus franceses, sobretot dels que anaven amb el *Medjerdà*, acomplit a traïció per els pirates *boches* que per a vergonya de la humanitat encare roden com les feres en la foscor de les aigues del nostre Mediterrà.

Catalunya, germana del jardí de roses que és el Rosselló, d'aon sou la capital per nosaltres tan estimada, també compta al front francès i a Macedonia uns mils de voluntaris catalans, també té al fons del mar soldats catalans que havien combatut sota les banderes franceses; nostres amics Boix, Boldó, Busquets i Llorens han mort en naus torpillejades.

Nosaltres, els Catalans de Barcelona, enviem a l'Ill^me^ Ajuntament ó Consell, que tant dignament presidiu, nostra penyora de condol, al mateix temps que vos fem ofrena de nostre sentiment al no poder ésser junts oficialment amb vosaltres a la gran guerra actual. Visca la Victoria dels Aliats. Visca la Franca. Visca Catalunya.

Per El Comité de Germanor,
Doctor Solé i Pla.

Réunion du Bureau du 4 juin 1917

Présidence de M. Laurent Campanaud, président

M. le Président rend compte de tous les détails de la Conférence patriotique donnée le 20 mai au Théâtre.

Le Conseil d'Administration vote des félicitations aux membres organisateurs et adresse ses plus vifs remerciements à l'Association Polytechnique des Pyrénées-Orientales sous les auspices de laquelle cette Conférence fut donnée.

Un projet de concours, soumis par M. Louis Pastre, est adopté à l'unanimité.

Sur la proposition de son Secrétaire, l'assemblée, avant de se séparer, décide d'adresser son salut aux 5000 volontaires catalans qui luttent pour la France.

La séance est levée à 10 h.

Diario de Tarragona

Diari fundat l'1 de juliol de 1853 amb el nom deDiario deTarragona, en castellà, però amb col·laboracions en català.

Catalanitzat del tot el 1931, sortí fins el 1938. Seguí diverses ideologies: fou democràtic i revolucionari, afecte al partit conservador de Cánovas, després òrgan liberal, seguint Sagasta, i finalment actuà com a independent.

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
20/febrer/1917	Submarinos en el Mediterráneo	Explicació de l'enfonsament de l'Skogland i la reacció dels catalans
13/maig/1917	Los torpedeamientos en el Mediterráneo	Anomenen breument l'enfonsament del Lefkosia
15/maig/1917	El torpedeamiento del vapor-correo de Orán	Notícia de l'arribada de 16 supervivents a l'Ampolla després del naufragi del Medjerda
16/maig/1917	El torpedeamiento del vapor-correo "Medjerda"	Explicació de la implicació de la gent de l'Ampolla en els fets de l'enfonsament del Medjerda
12/juny/1917	Los submarinos en el Mediterráneo	Crònica de l'enfonsament del Fert
16/setembre/2013	Otro buque a pique	Crònica de l'enfonsament de l'Ausonia i de les accions del mariners i tripulants a l'hora de aterrar

DIARIO DE TARRAGONA

AÑO LXIV

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
Los anuncios se insertan en la cuarta plana a 15 céntimos la línea. Los comunicados, anuncios oficiales y reclamos a 0'50 0'75 y 1 peseta línea, respectivamente
Corresponsal en París para anuncios y comunicados Mr. A. Lorette, 14, rue Rougemont.

Martes 20 de Febrero de 1917

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
En Tarragona, un mes, 1'75 pesetas; trimestre, 5.
En el résto de España, tres meses, 6 pesetas.
En el extranjero, según la tasa de correos.
Administración, San Francisco, 14, imprenta.
Redacción, Conde de Rius, 28, entresuelo. Teléfono núm. 174.

NÚM. 43

LA EXPORTACIÓN DEL VINO

La comisión delegada de la Asociación de exportadores de vinos de Valencia en Madrid ha dirigido a sus colegas los despachos siguientes:

«Aplaudimos actitud ustedes con «Fierros», elogiadísimos ejemplo unión, conveniéntísimo evitar quebrantos. Comisión Alicante telegrafiado para secundarles allí.»

«Dómine marcha hoy Valencia, donde reuniránse domingo navieros para concretar su actitud. Conferenciado extensamente ministro Estado, quien nombre Gobierno afirmado es imprescindible resolver problema navegación y ofrecido resolveráse brevemente.

Mañana llega Federación exportadores Cataluña, que telegrafiádonos pondrémonos acuerdo. Regresaremos domingo para conocer resolución navieros.»

La Asociación ha recibido además los siguientes despachos:

«Presidente del Sindicato de exportadores de vino de Tarragona a Asociación exportadores vinos de Valencia.

Identificado este Sindicato actitud adoptada por esa honorable Asociación el rehusar carga en vapor «Fierros» en vista tipo flete inaceptable, acordado unánime seguir su conducta. Agradezco aviso y salúdole atentamente.—*López Bertrán.*»

«Sindicato Agrícola requenense a Asociación exportadores de vinos de Valencia:

Sindicato Agrícola requenense únese junta directiva Madrid representación gestionar pronta solución gravedad viticultura.—Presidente, *Maciá.*»

—

Valencia, 18, 12 noche.

Mañana se reunirán los vinateros valencianos, que tienen también la representación de los catalanes, para estudiar la proposición de los navieros sobre la exportación de vinos. La proposición está redactada en el sentido de que la Sociedad de navieros pondrá a la disposición de los exportadores de vino una flota de diez barcos destinada exclusivamente a este servicio, con los siguientes fletes:

De Barcelona y Tarragona a Cette, por bocoy: lleno, 30 pesetas; por ídem, vacío, 12; de Valencia, 32 y media y 14 respectivamente; de Alicante, 35 y 16.

Además, será de cuenta de la mercancía el importe del seguro de guerra, que, calculado por bajo, representa un aumento de gasto por bocoy de 15 a 20 pesetas.—*Llorente.*

—

Valencia, 19, 6 tarde.

Los exportadores de vinos han celebrado una reunión. Acordaron no acceder a las proposiciones de los navieros y limitarse a pagar 19 pesetas por tonelada.

Crónica local y regional

Submarinos en el Mediterráneo

A siete u ocho millas al Sur de nuestro puerto, apareció el domingo a las seis de la mañana un submarino que detuvo a varios barcos, dando orden al sueco «Skogland», que se dirigía a Génova con 4.000 toneladas de carbón, que desembarcara la tripulación. Esta abandonó el buque ordenadamente, entrando en este puerto en lanchas, a las once de la mañana. Fueron recibidos con aplausos por el inmenso gentío que invadía el muelle. El cónsul, D. José Boada, se hizo cargo de la tripulación, hospedándola en el hotel del Centro.

Después de torpedeado el «Skogland», el submarino se dirigió al inglés «Janeta», que en lastre procedía de Génova y se dirigía a Inglaterra.

Este buque pudo huir después de intentar el auxilio del «Skogland», entrando en nuestro puerto, de arribada, a las siete, con un cañón enfundado. El capitán dijo que había visto cinco submarinos, tres que rodearon el vapor sueco y dos a uno italiano.

A las 8'30 se observó a simple vista, cómo dos submarinos se presentaban frente al vapor italiano «Giuseppe». Al divisarlos el oficial de guardia, avisó a la tripulación, recibiendo el primer cañonazo. Otro disparo hizo caer una granada sobre cubierta, decapitando a un fogonero, muchacho de 17 años, e hiriendo a otro, al que produjo una profunda herida en la región lumbar. Un tercer cañonazo dejó caer una bomba de gases asfixiantes en el departamento de máquinas, mientras toda la tripulación cortaba las cuerdas para lanzar al agua los botes, sin tiempo de recoger nada. Dejaron el cadáver del fogonero y se llevaron al herido.

El «Giuseppe» no hizo el menor movimiento para defenderse, ni tenía medios para ello.

Los submarinos eran dos, uno de unos 60 metros de largo, que estaba a la espectativa, y otro de 120 que repitió los disparos hasta que el buque dió señales de hundirse.

El cónsul de Italia, D. Manuel de Orovio, se encargó de la tripulación, hospedándola en el hotel Continental. El «Giuseppe» llevaba 2.400 toneladas de carbón a Vagnolia (Nápoles).

Los tripulantes dicen haber visto torpedear a otro buque que ignoran si es inglés o italiano; pero nada se ha sabido del paradero de la tripulación. Créese se trata del «Skogland».

Desde el extremo de la Rambla se observaron los disparos y los fogonazos, viéndose hundir pausadamente el vapor «Giuseppe», que desapareció por completo a las once, explotando sus calderas.

Antes del último hundimiento se presentó a la vista un destroyer francés, corriendo con velocidad pasmosa, de aquí para allá, sin duda en persecución de los submarinos.

Acudieron a la Comandancia de Marina las autoridades, el señor gobernador civil, los representantes de Inglaterra, de Francia, Rusia, Suecia e Italia, y los médicos Sres. Deó y Vives.

Poco después se supo que uno de los botes del «Giuseppe», en que iba el capitán, había desembarcado en la playa de la Pineda. El Sr. Orovio dispuso que un coche fuera a buscar a los náufragos.

Estos llegaron a las dos de la tarde a pié por la orilla del mar, guiados por un labrador de esta ciudad.

—

A las tres de la tarde del mismo día, y a 15 millas de nuestro puerto, se presentó un submarino al bergantín goleta italiano «Guido», de 270 toneladas, el cual desde Orán se dirigía a Livorno con cargamento de crin y esparto. Previos los avisos correspondientes, el capitán y sus siete tripulantes abandonaron el buque, el cual fué luego incendiado por los del submarino.

Los náufragos llegaron a nuestro puerto a las tres de la madrugada de ayer, siendo hospedados por el Sr. Orovio.

Diez y ocho de los tripulantes de los buques italianos hundidos fueron ayer mañana vestidos de nuevo de cabeza a piés por orden del Consulado.

En el tren de la tarde, y acompañados de D. Fausto Carbó, fueron conducidos todos a Barcelona, a disposición del cónsul general italiano. Los pobres náufragos, agradecidos, al partir se asomaron a las ventanillas, dando vivas a Tarragona y al señor cónsul de Italia.

—

Anteanoche zarpó el vapor inglés «Janeta», que se había refugiado en nuestro puerto.

El tripulante italiano herido, seguía ayer relativamente bien.

—

D. Manuel de Orovio, real agente consular de Italia en esta plaza, nos dice que ayer, al salir para Barcelona los capitanes y tripulaciones de los buques italianos «Giuseppe» y «Guido», le encargaron de dar en su nombre las más expresivas gracias a todas las autoridades y vecindario de Tarragona por las atenciones de que fueron objeto al desembarcar y durante su corta permanencia en esta ciudad.

Con gusto cumplimentamos el encargo de nuestro particular amigo Sr. Orovio.

Boletín oficial de la provincia

ELECCIONES

En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 44 de la vigente ley Provincial de 29 de Agosto de 1882 y de conformidad con lo prevenido en el 1.º del real decreto de 19 de Junio de 1900 y en el 13 del real decreto de Adaptación de 9 de Septiembre de 1909, convoco a elecciones ordinarias de diputados provinciales, en uso de las facultades que me confiere el art. 59 de dicha ley, para el día 11 de Marzo próximo, en los distritos de Tarragona-Vendrell, Valls-Montblanch, Reus y Tortosa-Roquetas; en este último para cubrir una vacante extraordinaria producida por defunción de D. Marcelo Navarro, debiendo elegirse cuatro diputados por cada distrito en los de la ordinaria y uno en el de la extraordinaria. Estas elecciones se llevarán a efecto por el procedimiento señalado en la ley Electoral de 8 de Agosto de 1907 y el real decreto de Adaptación anterior.

El día 25 del actual se reunirán las Juntas municipales del Censo en sesión pública para acordar la designación de adjuntos, que, en unión del presidente, han de constituir las Mesas, en virtud a lo prevenido en el art. 37 de dicha ley Electoral.

El domindo siguiente, día 4 de Marzo próximo, como anterior a la elección, tendrá lugar la proclamación de candidatos ante la Junta provincial del Censo electoral, que se constituirá en sesión pública en la sala de la Audiencia, a las ocho de la mañana.

El jueves 8 de Marzo termina el plazo dentro del cual los candidatos proclamados pueden nombrar interventores y suplentes en la forma que prescribe el artículo 30 de la referida ley Electoral. En este día se constituirán las Mesas en cada sección para recibir los talones de nombramientos de interventores y suplentes.

Tan pronto como termine la elección y se verifique el escrutinio en cada colegio, se publicará inmediatamente por certificación que expondrán en la parte exterior de la entrada del edificio, remitiendo un duplicado de dicha certificación al presidente de la Junta central del Censo y otra tercera certificación al presidente de la Junta provincial.

En cuanto a las reclamaciones y protestas por los actos de la elección y del escrutinio general y las referentes también a reclamaciones generales posteriores, se tendrán muy en cuenta, además de lo prevenido en el art. 60 de la ley Electoral y 57 del real decreto de 5 de Noviembre de 1890, en armonía con el 12 del real decreto de adaptación ya citado de 9 de Septiembre de 1909 y lo que disponen los art. 52, 53 y 54 de la citada ley Provincial, y respecto a las incompatibilidades o incapacidades, lo preceptuado en los art. 36 y 38 de la misma ley, en relación con la real orden de 21 de Noviembre de 1914.

Prevengo a los señores alcaldes, demás autoridades y funcionarios públicos que, con arreglo al art. 68 de la ley Electoral, incurren en el delito de coacción electoral si promoviesen o cursasen expedientes gubernativos de denuncias, multas, atrasos de cuentas, propios, montes, pósitos o cualquiera otro ramo de la administración, desde la publicación de esta convocatoria hasta terminada la elección.

En su virtud y por lo que a este Gobierno se refiere, quedan terminadas desde hoy y en suspenso cuantas comisiones, delegaciones de mi autoridad existan en los Ayuntamientos; también he de advertir que siendo obligatorio el voto para todo elector, con arreglo al art. 2.º de la repetida ley Electoral, incurrirán en la sanción que establece su art. 84 los que dejaren de emitirlo sin causa legítima que lo justifique.

Tarragona 19 de Febrero de 1917.—El gobernador, *Zacarías Ayala.*

—

Se cita, llama y emplaza a Simón Porras, natural de Tarragona, y a Carlos Estadella Moragas, de Espluga de Francolí.

—

Las Alcaldías de Cunit, Benifallet, la Riba, Masó, Colldejou, Prat de Compte, Gandesa, Santa Bárbara y Viñols, publican relación de los vocales asociados.

La de Masó tiene confeccionado el reparto municipal.

—

Los Ayuntamientos de Mas de Barberans, Pobla de Masaluca y Pasanant, publican la lista definitiva que comprende los indivíduos que constituyen la Corporación municipal y un número cuádruplo de vecinos mayores contribuyentes que tienen derecho a elegir compromisarios para la elección de senadores.

—

Se halla vacante una de las plazas de médico titular de Tortosa, por defunción del que la desempeñaba, dotada con el sueldo anual de 1.500 pesetas.

—

La Tesorería de Hacienda señala los días en que se cobrarán las contribuciones en varios pueblos de esta provincia.

—

Debiendo procederse a la celebración de subasta pública para contratar el transporte de la correspondencia en carruaje entre la Estación férrea de Mora la Nueva y la oficina del ramo de Tivisa, bajo el tipo de 500 pesetas anuales y demás condiciones del pliego que está de manifiesto en la Administración principal de Correos, se admitirán las proposiciones hasta el día 10 de Marzo próximo, a las 17 horas, y la apertura de pliegos tendrá lugar el día 15, a las once.

—

Por la Secretaría de la Diputación provincial se enumeran los señores diputados que durante los últimos 20 años han ejercido el cargo.

—

La Alcaldía de Masroig anuncia la subasta de los arbitrios sobre mataderos y pesas y medidas.

La de Reus la de pesas y medidas.

—

Se cita a José Guillén Escuche, Enrique Rius Juliá, Juan Romeu Subirats, Justo Moreno, Emilio Ferrere y Tomás Eguiquiza.

—

El Juzgado municipal de Reus requiere a José García Pérez, natural y vecino de Benejuzar (Alicante) para extinguir tres días de arresto menor, en cumplimiento de la sentencia firme recaída en los autos de juicio verbal de faltas tramitado a consecuencia de sumario sobre daños a un coche de primera clase de la Compañía de los ferrocarriles del Norte.

Notas de sociedad

Del domicilio de los Sres. Gómez-Monche, en donde se reunieron selecto grupo de damas y caballeros de la mejor sociedad, salió una comparsa de mascaritas para trasladarse en grupo al coquetón domicilio del médico D. José Porta.

Aunque la familia cuyo domicilio se *asaltaba* no aguardaba visita tan agradable, los recibieron con la proverbial amabilidad de D.ª Conchita Porta y sobrinas Adela, Teresa y Pepita, poniendo a disposición los salones de la casa (que dicho sea de paso, se hallan alhajados y amueblados con depurado gusto moderno).

La animación y bullicio de los asaltantes aumentó al oirse las notas del primer vals, que fué la señal de quitarse el antifaz.

Tuvimos el gusto de saludar a las señoras Monche de Gómez; viuda de Sotorras; Domingo de Ripoll; Octavio de Toledo de Navarro; Niubó de Dalmau, y a las señoritas María y Pilar Artal; Elena Palanca; María Luisa y Josefa Sanromá; Carmen Ayala; Pepita y María Gómez; Pilar de Montoliu; María Josefa y Carmen Punyed; María Teresa Ripoll; Mercedes Sotorras; Mercedes Morera; Isabel Octavio de Toledo; Concha y Carmen Dalmau.

Entre los caballeros estaban los señores I. Balcells, Norregaard e hijos Haans, Luis y Antonio; I. Navarro; Dalmau (M.) e hijo Juan Miguel; Fuster; Artal (A.); Punyed (A.), Tauler, Bella, Nogués (G.), Chacón, Dalmau (I.) de Querol, Alonso de Medina, etc.

Obsequiados con dulces y vinos generosos a media tarde, continúose la danza hasta las ocho y media, siendo la animación constante, y a pesar de las contínuas fiestas que en estos días se celebran, el elemento joven no dió muestras de cansancio.

Al abandonar aquella residencia, donde habíamos pasado horas tan deliciosas, hacíamos votos de que se repitan a menudo.

—

Al hacer la reseña del asalto que tuvo lugar en el domicilio de nuestro querido amigo D. Angel del Arco, por omisión involuntaria dejamos de citar entre los asaltantes a los distinguidos jóvenes D. Fernando de la Vega y D. Antonio Roca, que acompañaban en el asalto a las monísimas Magdalena Bas y Pilar Arola.

—

En el Teatro Principal se celebró en la tarde de ayer un baile de máscaras organizado por la aristocrática sociedad Círculo de Tarragona.

Según nos dicen, estuvo brillantísimo y muy animado.

Al terminar la fiesta, distinguidas familias se reunieron en el Hotel de Europa, donde se sirvió exquisita cena.

—

Ha regresado de Barcelona nuestro buen amigo D. José Gaspar, acompañado de su bella hija Lucila.

—

Restablecido nuestro querido amigo don Zacarías Ayala del ataque gripal que le ha retenido en cama durante un mes, anteayer salió de paseo ya restablecido.

Mucho celebramos su vuelta a la vida activa.

Modalfré.

Diario de Tarragona 20/02/1917. Pàgina 1 - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

DIARIO DE TARRAGONA

Año LXIV

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
Los anuncios se insertan en la cuarta plana a 15 céntimos la línea. Los comunicados, anuncios oficiales y [illegible]amos a 0'50 0'75 y 1 peseta línea, respectivamente
Corresponsal en París para anuncios y comunicados Mr. A. Lorette, 14, rue Rougemont.

Domingo 13 de Mayo de 1917

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
En Tarragona, un mes, 1'75 pesetas; trimestre, 5.
En el resto de España, tres meses, 6 pesetas.
En el extranjero, según la tasa de correos.
Administración, San Francisco, 14, imprenta.
Redacción, Conde de Rius, 28, entresuelo. Teléfono núm. 174.

Núm. 112

SOBRE UNA REAL ORDEN

El presidente y el secretario de la Cámara de Comercio de Madrid han visitado al ministro de Fomento para hablarle de la Real orden que publicamos ayer sobre el transporte de mercancías y que ha motivado ya numerosas quejas de los comerciantes.

El Sr. Prast dijo que el plazo que se fija en esa Real orden para retirar las mercancías de los muelles debe comenzar a contarse desde la fecha en que se notifique a los consignatarios, por recibo firmado, de la llegada de la expedición y que está puesta a la descarga.

Para esto deberá exigirse a los remitentes que indiquen en las facturaciones de expedición los domicilios de los consignatarios con toda exactitud.

Y en cuanto a lo que se establece de que las mercancías podrán ser vendidas en pública subasta sin garantía alguna para su propietario y en manifiesta contradicción con lo que establecen el Código de Comercio y el Reglamento de ferrocarriles, estiman que debe suprimirse y en su lugar establecerse que las compañías podrán descargar los vagones, pasado ese plazo, sin responsabilidad alguna por deterioros.

Sin estas aclaraciones, verdaderamente imprescindibles, la Real orden motivará quejas y reclamaciones unánimes y las representaciones del comercio están dispuestas a agotar los medios legales que sean precisos para que no prevalezca.

DIARIO DE TARRAGONA EN 1872

DIA 13 DE MAYO

Locales

Se ha dicho estos días que una sociedad belga estaba dispuesta a aprontar los fondos necesarios, con ciertas garantías y condiciones, para la realización del importante proyecto de traída de aguas de esta ciudad.

*** Se trata de establecer una clase de música en el Ateneo tarraconense de la clase obrera.

La misma sociedad está practicando activas gestiones para que se celebre en Septiembre próximo una exposición industrial y agrícola en esta capital.

*** Ayer corría el rumor de que ya no se formaría el batallón de mil plazas de voluntarios que se estaba organizando en Reus.

*** El vapor de guerra «Lepanto» trajo ayer de Barcelona mil fusiles, que fueron depositados en este Parque.

Partes telegráficos

Hoy se presentará al Congreso un proyecto de ley llamando 40.000 hombres a las armas.

Se han presentado en la provincia de Barcelona 122 insurrectos armados.

Han sido internados en Francia jefes de las partidas de Navarra.

El general Serrano ha avanzado por Vizcaya.

*** En una reunión que hubo ayer se trató de abrir una exposición universal en Madrid en 1873.

Bayona.—Los periódicos de esta ciudad dan la noticia de haberse entregado la partida de Recondo en Aranaz y que andaban fugitivos Elio y Cevallos.

Recondo ha llegado a Bayona.

Crónica local y regional

Los torpedeamientos en el Mediterráneo

Ayer tarde salió para Ampolla el agente consular de Francia en esta plaza D. José Merelo, por haber tenido noticia de que a siete millas del Cabo Tortosa se había hundido el «Mertgerda», vapor-correo francés de Port-Vendres a Orán, que llevaba 495 pasajeros y tripulantes.

El «Mertgerda» es el buque armado que tiempo atrás tuvo ya un encuentro con un submarino, cruzándose más de 50 cañonazos entre ambos.

Ignórase la suerte de los náufragos. Sólo se sabe que llegó ayer mañana a Ampolla un bote con 18 personas, entre ellas una enloquecida madre con una niña muerta en los brazos, los cuales fueron trasladados a Tortosa.

Como medida de prevención, la Cruz roja de esta ciudad bajó a la Estación por si pasaban náufragos heridos.

—

A las doce noche ha regresado el Sr. Merelo, confirmando la catástrofe.

El «Mertgerda» fué torpedeado sin aviso a las siete de la tarde, hundiéndose en un minuto.

No se tiene noticia más que de 18 supervivientes, los cuales pasarán esta mañana en dirección a Barcelona, entre ellos el capitán.

Existe muy remota la esperanza de que algún buque recogiera algunos náufragos. Entre los desaparecidos había seis españoles.

—

Confirmando las noticias que dimos ayer sobre el torpedeamiento de buques, copiamos los siguientes telegramas:

«Villanueva y Geltrú 11 (11'50 mañana).—Habiéndome enterado de que llegaron esta madrugada a Villanueva varios náufragos de un buque echado a pique por un submarino y de que se hospedaban en la Fonda de España, allí me he dirigido con objeto de adquirir detalles del siniestro. Anunciada mi visita, me ha recibido amablemente el oficial del buque y a mis preguntas ha contestado lo siguiente:

«Eran las doce del mediodía de ayer jueves, cuando el pailebot «Carmen», de 500 toneladas, de la matrícula de Valencia, encontrándose en la situación N. S. de Barcelona y a 15 millas de la costa, fué sorprendido por un cañonazo con pólvora sola. Al advertir la tripulación que el disparo había partido de un submarino, detuvo su marcha el velero, y el oficial, acompañado de dos marineros, se dirigieron a bordo del sumergible llevando la documentación. Examinada ésta, la oficialidad del submarino ordenó que desalojaran seguidamente el pailebot, subiendo a bordo del mismo un oficial y dos soldados y colocando una bomba, que al cabo de poco rato hizo explosión, hundiéndose el buque.

El submarino era de grandes dimensiones, estaba pintado de color plomo, y llevaba bandera alemana.

El pailebot había salido de Valencia con rumbo a Cette, y llevaba cargamento de bocoyes de vino. Iba al mando del capitan D. Buenaventura Alsina, y del oficial D. Nadal Noguerolas, completando la tripulación otros diez hombres.

Despues de hundido, y colocados sus tripulantes en un bote, dioles remolque el submarino hácia tierra durante unos tres cuartos de hora.

Luego los abandonó, pero, por fortuna, la corriente los llevó a la playa de Garraf, donde desembarcaron a las nueve de la noche. En aquella estación del ferrocarril se acomodaron en un tren de mercancías que los condujo a ésta, a donde llegaron a la una de la madrugada.

Creo que hoy mismo saldrán para esa.

Como es natural, la llegada de los náufragos ha sido el tema principal de las conversaciones.—*Magriñá.*»

Tortosa 11 (8'50 noche).—A las siete de esta mañana, frente el puerto de La Ametlla, ha sido torpedeado y echado a pique por un submarino alemán el vapor griego «Lefkosia».

Dícese que iba cargado de ácido.

El capitan del buque hundido se llama Arístides S. Rappos.

El torpedeamiento ha tenido lugar a seis millas de dicho puerto y del Cabo de Tortosa.

Fueron colocadas tres bombas a bordo del buque, yéndose éste a pique inmediatamente.

La tripulación, compuesta de 18 hombres, se salvó en una barca de pesca, la cual fué remolcada desde la playa.

A las diez de la mañana, la tripulación ha entrado en el pueblo, habiéndosele prestado los auxilios necesarios por el vecindario en masa. Esto ha constituido un espectáculo emocionante.

El torpedeamiento ha podido divisarse desde el puerto, impresionando a los vecinos. Los fogonazos se sucedían sin interrupción, hasta que el vapor desapareció totalmente.

—

. Valencia 11.—D. Braulio Algarra, armador del pailebot «Carmen», echado a pique por un submarino aleman a doce millas de Barcelona, ha dicho que el mencionado barco lo adquirió por 195.000 pesetas en el pasado mes de Abril.

Durante la madrugada del dia 5 salió el «Carmen» para Cette, llevando 650 bocoyes de vino y 2.000 cajas de higos secos. Dicha mercancía estaba valorada en 100.000 pesetas.

La noticia del torpedeamiento la recibió el armador por conducto del comandante de Marina.

Es esperada la tripulación de dicho pailebot.

—

Ayer recibimos la siguiente carta de nuestro corresponsal:

Ametlla 11.—A las seis de la tarde ha llegado a ésta el vice-Consul de Grecia en Tarragona, D. Antonio Mariné, pero no pudo hacerse cargo de la tripulación por haber marchado ésta ya a Barcelona. En nombre del Gobierno griego dió las gracias al alcalde y demás autoridades que rogó hiciera extensivo a este vecindario por la buena acogida de los náufragos.

A las diez horas veinte minutos del dia de hoy ha llegado a este puerto un bote remolcado por la barca de pesca de este pueblo que patronea Francisco Ferré Piñol. Dicho bote conducía 18 indivíduos que componían la dotación del vapor griego «Lefkosia», que a las 7'20 horas de la mañana ha sido torpedeado por un submarino aleman a seis millas del Cabo de Tortosa.

Seguidamente por las autoridades locales se se ha facilitado a los referidos náufragos toda clase de auxilios, a los que se ha asociado el vecindario en general. Inmediatamente la primera autoridad local dió las órdenes oportunas para que dichos indivíduos fueran alojados en las dos casas de comidas que existen en esta localidad.

El capitán de dicho buque. D. Arístides G. Pappas, en prueba del agradecimiento por el auxilio prestado por el patrón de la barca que los ha remolcado hasta el puerto, en unión del primer maquinista D. Anisette Bacalbossi, en nombre y representación de la nación natal han hecho solemne y formal entrega del bote con que han sido conducidos al puerto, agradeciendo este donativo en nombre del vecindario, el señor alcalde de este pueblo.

Despues de la comida fueron obsequiados con café, tabaco y licores. Y el primer maquinista, emocionado por tantas pruebas de gratitud recibidas de autoridades y vecindario de este humanitario pueblo, brindó en nombre de sus compañeros de infortunio por la prosperidad de este pueblo, de Cataluña, de España y por su Rey, al que hizo resaltar ser el más humanitario del mundo. Los náufragos han salido en el tren expreso para Barcelona, siendo despedidos por las autoridades civiles, militares y vecindario.

Sesión del Ayuntamiento

ORDEN DEL DIA PARA MAÑANA

1.º Lectura y aprobación del acta anterior.

2.º Registro de los *Boletines oficiales.*

3.º Dictámenes de la Comisión de Gobernación: 1.º Proponiendo se enajene, mediante concurso, un duplicador de madera inservible. 2.º Idem se construyan dos pesebres de cemento armado en los corrales del Matadero para substituir los que en la actualidad se hallan deteriorados. 3.º Idem el nombramiento de vigilante de las calles de Mercería y otras.

4.º Sometiendo a la aprobación del Consistorio el padrón del arbitrio sobre automóviles, tartanas, motociclos, coches de lujo, de alquiler y vehículos destinados a la venta de refrescos.

5.º Idem íd. el padrón de cédulas personales para el actual año 1917.

6.º Comunicación de la Contaduría municipal acompañando las relaciones de lo recaudado en los Mercados y puestos de venta y vías públicas.

7.º Designación de comisionado del Ayuntamiento para el juicio de revisión de exenciones ante la Comisión Mixta y Tribunal médico-militar de este distrito.

Notas de sociedad

Nos dicen de Irún que la distinguida señora D.ª Ana Ribas ha dado a luz una hermosa niña.

Con tan fausto motivo enviamos nuestra enhorabuena a los venturosos padres, el arquitecto D. Francisco Monravá y D.ª Ana Ribas, así como a sus abuelos, residentes en esta ciudad.

—

Ayer mañana salió para Zaragoza la linda señorita Carmela Ayala, acompañada de su señor padre D. Zacarías Ayala

Le deseamos grata estancia en la capital de Aragón y en compañía de la apreciada familia de Ubago.

—

Encuéntranse en esta capital los distinguidos Sres. D. César Escobar y D.ª Felisa Rufilanchas, que pasarán una temporada con sus hijos los Sres. Escobar-Oller.

—

En la iglesia de San Francisco celebróse ayer la boda de la bella señorita Rosario Jardí Pedret con D. Mariano Torres Jimeno, de Barcelona. Fueron apadrinados por el gobernador civil interino D. Rafael Afan de Ribera y el capitán de infantería D. Pedro Gómez Pavón.

Los invitados fueron obsequiados con suculento *lunch,* saliendo los desposados en viaje de novios.

Les deseamos una interminable luna de miel.

***

Noticias militares

Hoy a las 9 horas, dándose el primer toque a las 8'30, la fuerza franca del Regimiento de Almansa, con escuadra, banda y música, al mando del capitán de cuartel y oficiales de semana, oirán misa en la iglesia del Sagrado Corazón.

—A la misma hora, la fuerza del 2.º batallón del Regimiento de Luchana oirá misa en el patio del cuartel del Carro.

—A partir del día de hoy, las músicas amenizarán el paseo de la Rambla de San Juan desde las 6'30 a las 8 de la tarde, correspondiendo hoy a la de Luchana.

—Se ha dispuesto que se convoque a oposiciones para cubrir por turno correspondiente, conforme ocurran vacantes, 12 plazas de músicos mayores de tercera del Ejército, y que los ejercicios de la misma den principio el día 10 de Julio próximo, con arreglo al reglamento y programa aprobados por Real orden circular de 17 de Agosto de 1915.

—Se ha autorizado para anticipar períodos de obligatoria permanencia en filas al indivíduo de cuota José Nolla, del Regimiento de Luchana.

—Se ha concedido la rescisión del compromiso que tenía contraído al soldado voluntario del Regimiento de Almansa José Pí Mateu.

—Se ha dado conocimiento al capitán general de la salida del Manicomio de Reus del demente Ramón Gordón.

—Se ha concedido pasar del artículo 267 al 268 de la vigente ley de Reclutamiento, al recluta Francisco Toda.

—Se interesa la presentación en el Gobierno militar de esta plaza del licenciado del Ejército José Cunillera Escarré, para entregarle un documento que le interesa.

El general Serra Orts.

Con este epígrafe inserta nuestro colega *La Correspondencia de España* del día 9 de los corrientes las siguientes líneas, que reproducimos con la mayor complacencia, por tratarse de un respetable e ilustrado general que no hace mucho tiempo estuvo de guarnición en esta plaza, en la que, así como su distinguida familia, cuentan con muchas y merecidas simpatías.

Diario de Tarragona 13/05/1917. Pàgina 1 - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

DIARIO DE TARRAGONA

Año LXIV

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
Los anuncios se insertan en la cuarta plana a 15 céntimos la línea. Los comunicados, anuncios oficiales y reclamos a 0'50 0'75 y 1 peseta línea, respectivamente
Corresponsal en París para anuncios y comunicados Mr. A. Lorette, 14, rue Rougemont.

Martes 15 de Mayo de 1917

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
En Tarragona, un mes, 1'75 pesetas; trimestre, 5.
En el resto de España, tres meses, 6 pesetas
En el extranjero, según la tasa de correos.
Administración, San Francisco, 14, imprenta.
Redacción, Conde de Rius, 28, entresuelo. Teléfono núm. 174.

Núm. 113

HOMENAJE A FRANCOS RODRÍGUEZ

En la noche del viernes se celebró en Madrid el banquete con que los periodistas obsequiaron al ministro de Instrucción pública, señor Francos Rodríguez, con motivo de su elevación al cargo de consejero de la Corona.

Fué una fiesta periodística muy simpática, que testimonió las muchas simpatías que nuestro ilustre amigo tiene entre sus camaradas de profesión, que en número de 300 asistieron al acto.

A la mesa presidencial, a la derecha del festejado, se sentaron los Sres. Sánchez Guerra, Moya (D. Miguel), Cortezo, Canáls, Romeo, Amado, López (D. Daniel), Verdugo (D. Francisco), Gómez Carrillo y Anguita, y a la izquierda, los señores conde de Esteban Collantes, Rivas (D. Natalio), Lázaro Galdeano, Melgares, Rocamora, Estry, Cánovas Cervantes, Lorenzo (D. Félix), Gómez Hidalgo, Aznar y Ortega Gasset (D. Eduardo).

Al finalizar el banquete el Sr. Palacio Valdés leyó algunas de las muchas cartas de adhesión recibidas, figurando entre otras, las de los ordenanzas del *Heraldo* y de los Sres. Ortega Munilla, Cávia, Morote, Burell, Picón, Tur Mary, condesa de Pardo Bazán, Matilde Muñoz, Consuelo Alvarez, y todos los periódicos de Alicante.

El homenaje fué ofrecido, en nombre de la Comisión organizadora, por el Sr. Lázaro Galdeano, que fué muy aplaudido.

Al levantarse el Sr. Francos Rodríguez fué acogido con una entusiasta ovación.

«He vivido muchos años en el periodismo—comenzó diciendo—, y sé por experiencia propia que en los banquetes gusta la expansión sincera y molestan los discursos.

Pero hoy no tengo más remedio que hablar para dar las gracias en el menor número posible de palabras, no invocando al cerebro, sino al corazón.

No sé si soy un triunfador; pero sé que el triunfo tiene sus grados, manifestaciones y matices; lo que sí puedo decir es que estoy satisfecho.

En el triunfo hay tres matices: suerte, perseverancia e inteligencia. Yo tengo las dos primeras condiciones, pero me falta la tercera.

Yo siempre fuí bueno y leal, y tuve la suerte de merecer alientos de periodistas como Moya, Sánchez Guerra, Esteban Collantes y Canalejas, al cual le debo los dos momentos más grandes de mi vida: mi entrada en la Dirección del *Heraldo* y mi exaltación a la Dirección General de Correos y Telégrafos.»

Dedica un cariñoso recuerdo a D. José Canalejas, y dice que a pesar de haber desempeñado cargos públicos, nunca se ha despojado de su carácter de periodista

Termina diciendo:

«Yo, que de humilde esfera pude escalar las alturas de la política, en este momento levanto mi copa por los periodistas humildes para decir a los de arriba que en el fondo de la clase de que yo salí hay hombres dignos de que se los atienda.»

Grandes y prolongados aplausos premiaron las palabras del Sr. Francos Rodríguez.

Entre los comensales se repartió un número en miniatura de la revista *La Esfera*, con el retrato de Francos Rodríguez y varios artículos referentes a su personalidad.

DIARIO DE TARRAGONA EN 1872

DIA 15 DE MAYO

Partes telegráficos

Roma.—El Papa ha recibido a una comisión española que le traía una crecida cantidad, acompañándola con un álbum lleno de firmas. Su Santidad ha respondido a la comisión en español, diciendo que espera que la prueba que actualmente sufre España se trocará en ventaja para la Iglesia, estrechará la unión del clero y el pueblo, traerá la paz al reino, afirmará las creencias y suavizará las costumbres. ¡Ojalá que mi bendición convierta a España en celosa guardiana de la fe y adicta a a Santa Sede.

*** El ministro de la Guerra, en telegrama de hoy, dice:

«Continuan las presentaciones a indulto en Navarra, habiendo hecho ayer 484 y no quedando en dicha provincia más facción que los restos de la de Carasa. El teniente coronel de la guardia civil, Pastor, batió y dispersó ayer cerca de Zalavera al cura de Alcabon, haciéndole dos muertos, dos heridos, cuatro prisioneros y apresando siete caballos y varias armas y efectos. Nada notable ocurre en el resto de la Península.»

*** El gobernador de Tortosa, en telegrama de las dos y treinta de esta tarde, dice lo siguiente:

«Coronel Villacampa batió y derribó ayer tarde, término de Cantavieja, facciones Marco y Gil, matando a éste y dos más, haciendo seis prisioneros, de ellos dos heridos, y cogiendo once caballos, varias armas y efectos. En la columna sin novedad, y se presume van heridos Marco y otros.»

Crónica local y regional

El torpedeamiento del vapor-correo de Orán

El domingo por la mañana llegaron de Ampolla 16 supervivientes del vapor-correo «Medjerda», o sean ocho soldados argelinos que regresaban a las trincheras, un oficial maquinista, jefe de cocina, un escribiente, cuatro mecánicos y una mujer, los cuales fueron hospedados en el Hotel París, a donde acudieron el gobernador interino Sr. Afan de Ribera, el inspector de Sanidad, el jefe de policía, y la colonia francesa de esta ciudad, cuyas señoras prodigaron toda clase de consuelos a la pasajera Argenina Vezzetti.

El capitán Mr. Got se quedó en Ampolla para terminar el sumario y en espera de si aparecian náufragos o restos del buque.

Por la tarde salieron para Francia, siendo despedidos en la Estación por los cónsules de Bélgica e Inglaterra, el comandante de Marina, gobernador civil interino, inspectores de Sanidad y de policía, D. William Tarín y los Sres. Francillón, Barbier y Agase con sus señoras.

Al pasar por la Rambla, fueron saludados por el Consulado de Bélgica, desarrollándose una conmovedora manifestación de dolor y simpatía.

Al partir el tren, los náufragos dieron vivas a la Francia y a España.

—

Fijamente la gente que había a bordo al ocurrir el hundimiento, eran 61 hombres de tripulación, 450 soldados que regresaban al frente, y 45 pasajeros (12 hombres, 23 mujeres y 10 niños). Entre los náufragos había seis fogoneros españoles.

El buque fué torpedeado por la popa, hundiéndose verticalmente en un minuto. Por eso sucumbió la mayoría, salvándose solamente los que quedaron flotando y que ellos mismos no se explican cómo.

Los náufragos no pueden ya explicar nada más.

Recuerdan solamente que del buque hundido solo tres cosas flotaron despues de la explosión del torpedo: un bote viejo que estaba destrincado sobre cubierta y dos balsas de salvamento, éstas de dos tubos cilíndricos unidos por un enjaretado. Recuerdan que encima de estas balsas vieron algunos náufragos, a los que no se atrevieron a acercarse, puesto que no cabía en el bote nadie más, temiendo con fundamento, que de intentar recoger a aquellos pereciesen todos. Con remos y maderos que flotaban pudieron habilitarse para la propulsión del bote, y estuvieron bogando desde las ocho y media de la noche hasta la madrugada del sábado, que arribaron a la playa de la Ametlla. Deben a su admirable serenidad su salvamento, pues faltos de remos a propósito y con viento al terral, les era imposible salvar las tres millas que les separaba de la costa española.

Entre los náufragos van dos heridos leves: uno de los dedos, por agarrarse en el momento de la explosión a unas planchas que se rasgaron, y otro de una luxión en un hombro. Ambos fueron atendidos en Amposta y sometidos en Tarragona a una nueva y detenida cura por el Dr. Deó.

—

Existe la remota esperanza de que pudo haber recogido algunos náufragos el vapor «Rievre» que navegaba cinco horas detrás.

Los supervivientes afirmaron, que muy cerca del submarino vieron una embarcación de pesca, la cual se largó en el momento de hundirse el «Medjerda», a pesar de los gritos de socorro que daban los náufragos que luchaban para salvarse.

Creen que el barco pesquero estuvo en comunicación con el submarino.

—

El domingo por la tarde fondeó en nuestro puerto el vapor mercante español «Valentín», el cual trajo una balsa de salvamento del vapor-correo de Orán. Este poseía ocho balsas de madera y cuatro de metal, que aunque flotaron desde el primer momento, no se tiene noticia de que hubieran podido ser utilizadas, pues las 17 personas que se salvaron lo debieron a un bote maltrecho que el mar arrojó de la cubierta del «Medjerda».

—

Según noticias, el vapor «Rievre» salió de Orán, regresando poco después al puerto por haber recibido un radio-telegrama de que había submarinos en el Mediterráneo. Por ello también suspendió su salida el vapor-correo, desembarcándose algunos pasajeros, mas una hora después zarparon ambos buques franceses.

Pocos momentos antes de salir se presentó una pasajera con dos niños, pidiendo con gran insistencia que se la admitiera, lo cual no fué posible, y como llorara diciendo que no podía esperar más porque no tenía recursos, el oficial-escribiente (uno de los salvados) le dió 20 francos para que aquella afligida mujer esperara el próximo vapor

Un soldado zuavo (salvado también) tenía que llevarse a su mujer y dos hijos, pero a última hora decidió marchar solo.

La Venzzetti había embarcado con sus dos hijos para ir a unirse con su esposo que trabaja en Francia, a pesar de que varias veces le había escrito su marido que no fuera, que no se embarcara; pero aconsejada por las amigas, decidió marchar. ¡Triste llegada tendrá al ser recibida por su esposo!

—

El «Medjerda» desplazaba 2.000 toneladas y pertenecía a la «Compagnia de Navegation Mixte». Sus características principales eran de 287 piés de eslora, 36 de manga y 15 de puntal. Fué construido en Inglaterra en 1898. Desarrollaba un andar de 15 millas.

La travesía fué feliz, buen tiempo y mar calma, hasta el dia 11 a las siete y media de la tarde.

De pronto, el segundo artillero de a bordo, que estaba a popa, junto al cañón listo para disparar, como otras veces, contra los submarinos, profirió un grito, que pasado un segundo fué ahogado por una detonación formidable.

Gran parte de los tripulantes del «Medjerda» eran marinos de las costas del Mediodía de Francia, de Banyuls, Port-Vendres, etc. El capitan, M. Got, era tambien del Rosellón.

—

Ayer tarde regresó de Barcelona el agente consular de Francia en Tarragona, D. José Merelo, quien nos dió la noticia de que el vapor inglés «Beaten Hall» había desembarcado en Port Vendres 167 náufragos del «Medjerda».

El «Beaten Hall» pudo rehuir los efectos del torpedeamiento aquella misma tarde y recogió los citados náufragos. No tenemos más detalles.

Poco antes de la llegada del Sr. Merelo fondeó en nuestro puerto el vapor patrulla «Jeanne», el cual, segun lo dispuesto, desmontó la telegrafía sin hilos y enfundó los cañones.

Su venida tiene por objeto ponerse a las órdenes del representante de Francia. Hoy saldrá para el lugar del siniestro para ver si se encuentra algun vestigio del naufragio, pues hasta ahora no ha aparecido en las playas de Ampolla ningun cadáver.

Sesión del Ayuntamiento

Presidencia de D. Roberto Guasch.

Concurrieron a la sesión ordinaria de anoche los Sres. Virgili, Orovio, Prat, Salvadó, Nadal, Boada, Ollé, Lliteras, Sugrañes, Martorell, Larín, Ventosa, Loperena, Montagut, Musolas y Armengol.

Se aprobó el padrón de arbitrios sobre carruajes, importante 2.460 pesetas.

Fué designado el oficial de quintas Sr. Nicolau para asistir al juicio de revisión de exenciones de los mozos de esta ciudad y se aprobaron todos los dictámenes de la Orden del día, excepto uno de Gobernación contra el cual presentó una enmienda el Sr. Boada, quien propuso fuese autorizado D. José Mateu para ejercer el cargo de vigilante particular de la calle de Mercería en vez de José Aleu que proponía la Comisión.

El Sr. Orovio expuso los motivos en que se fundaba la Comisión para sostener su criterio, intervinieron los Sres. Prat y Loperena, siendo aprobada por 12 votos contra 5 la designación propuesta por el Sr. Boada.

Fué tomada en consideración y pasó a informe una proposición para realizar las obras necesarias en el local del Consejo provincial de Fomento, ofrecido por la Diputación para instalar el Laboratorio bacteriológico regional.

Otra proposición de los Sres. Salvadó y Nadal fué tomada en consideración para organizar con tiempo las fiestas de Santa Tecla.

Los Sres. Ventosa, Montagut, Sugrañes y Loperena hicieron varios ruegos.

Noticias militares

Hoy a las 16, el teniente coronel jefe del 2.º batallón de Luchana efectuará en el Campo de Marte la inspección de los reclutas que determina el párrafo 1.º del núm. 33 del Reglamento táctico. Todos los jefes y oficiales que concurran al acto vestirán en traje de diario con sable.

—Hoy a las 16'30 horas serán inspeccionados los reclutas en el Campo de Marte por los jefes de batallón. La música acompañará a los reclutas al campo, tanto a la ida como al regreso.

—Han visitado al capitán general D. Felipe Alfau el general de la octava división y gobernador militar de Tarragona D. Carlos Palanca, el coronel D. Plácido Pereyra, el teniente coronel D. Jacinto Pita y al médico mayor D. Rodrigo Moya.

Boletín oficial de la provincia

En cumplimiento de la orden de la Subsecretaría del Ministerio, la Delegación de Hacienda pone en conocimiento de los Ayuntamientos todos de esta provincia que cada uno de ellos recibirá de la misma, por correo, un cuaderno de formularios confeccionados por dicha Subsecretaría, con el fin de facilitar la tramitación de los expedientes sobre liquidación de créditos (activos y pasivos) de los Ayuntamientos, mandada practicar por la regla 5.ª del dictamen ley de 2 de Marzo último, e invitando a los Ayuntamientos para que en el plazo de tres meses presentaren los documentos que en la misma se interesa y cuyo plazo se contará desde aquella fecha.

—

La Administración de contribuciones inserta matrículas de la contribución industrial y de comercio de esta provincia que se publican en el *Boletin oficial* en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 114 del vigente Reglamento de dicho tributo.

—

Se publican extracto de los acuerdos tomados por el Ayuntamiento de Tortosa durante el mes de Febrero.

—

Circular del señor gobernador entregando el mando de la provincia al secretario D. Rafael Alfan de Ribera y Marcos de Lizana, y otra de éste participando su toma de posesión.

—

La Alcaldía de Prat tiene terminado el re-

Diario de Tarragona 15/05/1917. Pàgina 1 - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

DIARIO DE TARRAGONA

Año LXIV

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
Los anuncios se insertan en la cuarta plana a 15 céntimos la línea. Los comunicados, anuncios oficiales y reclamos a 0'50 0'75 y 1 peseta línea, respectivamente.
Corresponsal en París para anuncios y comunicados Mr. A. Lorette, 14, rue Rougemont.

Miércoles 16 de Mayo de 1917

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
En Tarragona, un mes, 1'75 pesetas; trimestre, 5.
En el resto de España, tres meses, 6 pesetas.
En el extranjero, según la tasa de correos.
Administración, San Francisco, 14, imprenta.
Redacción, Conde de Rius, 28, entresuelo. Teléfono núm. 174.

Núm. 114

AMETRALLADORAS

La ametralladora, por fabricación y por técnica, no es más que un fusil perfeccionado, automático, que dispara con extraordinaria velocidad un considerable número de proyectiles, pudiendo llegar a 600 por minuto en último extremo, por mejor decir, teóricamente. Usa la misma munición que el fusil, y los mulos de que se compone una sección de ametralladoras son para la carga de los diversos elementos que constituyen una máquina y de los que le están anexos, pues un solo hombre no los puede llevar encima como lleva el fusil.

El cañón de la ametralladora es muy pesado, pues para amortiguar el recalentamiento lleva unas aletas del mismo metal de que está construído y tiene mucho más espesor que el del fusil Mauser; además, toda el arma se monta sobre un trípode en el que descansa para tirar, pues a brazo como se tira con el fusil es imposible tirar con la ametralladora, por causa de la trepidación; también se emplea un cubo de agua para refrigerar el cañón a un cierto número de disparos; y por fin, llévanse dos cajas de municiones, porque el gasto que de ellas hace una ametralladora es muy grande. Todo eso no puede llevarlo sobre sí un solo hombre; se necesitarían tres o cuatro; y para evitar este número de personal se utiliza un mulo en el que se carga todo lo correspondiente a una ametralladora.

Hacemos esta advertencia o salvedad para evitar que se extravíe la opinión y se crea al ver formada una compañía de ametralladoras que es una batería de artillería de montaña. No, no es así, aunque pocos serán los que duden de ello, pues esta cuestión previa o asunto que se planteó en un principio entre la artillería y la infantería cuando aparecieron las ametralladoras en nuestro ejército, ya se resolvió satisfactoriamente para la segunda. Las máquinas, por su construcción y por su empleo táctico, no pertenecen más que a infantería; son simplemente un auxiliar de la infantería. Las ametralladoras tienen cualidades de forma parecidas, a primera vista, a artillería; pero en su esencia y fundamento no son más que fusiles, por sus efectos y propiedades balísticas. Sobre este punto insistiremos más adelante.

La ametralladora es un arma automática y de repetición que ejecuta por sí misma todas las operaciones de carga y disparo. En unos sistemas, el mecanismo se mueve utilizando el retroceso del arma en el disparo, como ocurre con las Maxim, Bergmann, Skoda, Schwarzlose y Vickers-Maxim, y en otros se utiliza la fuerza de parte de los gases de la pólvora, producidos en el disparo, como en la Colt y en la Hotchkirs. Del sistema Colt son las que han recibido los dos Regimientos de esta guarnición.

No describiremos punto por punto ni tornillo por tornillo toda el arma, porque no lo creemos de necesidad y porque suponemos al lector enterado al menos del aspecto general de la máquina, pues con motivo de la guerra europea se han publicado muchas fotografías de ellas en revistas ilustradas y hasta se han visto funcionar en proyecciones de películas en los cines, y además porque su descripción y nomenclatura nos ocuparía un espacio tan largo que habría materia para diez artículos, con lo que nos haríamos pesados, sobre ser el asunto árido y de fatigosa lectura.

Bastará que a grandes rasgos, a *grosso modo*, demos una ligera idea del funcionamiento y equivalencia de la ametralladora para entrar luego en consideraciones sobre su objeto, misión y empleo.

La ametralladora tiene, además del cañón, diversos mecanismos, cuyos nombres son su misma explicación: mecanismo de automatismo, de alimentación, de carga, de cierre, de disparo, de seguridad, de ventilación y de puntería.

El cañón, a poca distancia de la boca tiene un agujero por el cual se hace el escape de una parte de los gases de la pólvora, cuya fuerza, que recoge un tubo situado debajo de aquél, es, como hemos dicho antes, la que se utiliza para hacer funcionar o que produce el movimiento de todo el mecanismo del arma. Estos gases, al salir por el citado orificio, dan impulso a una palanca que está combinada con una biela o émbolo, el cual, por la acción alternativa de los gases y de muelles recuperadores, adquiere rápidos movimientos de vaivén, paralelos al eje del cañón, durante cuyo movimiento actúa sobre diversas piezas del mecanismo, arrastra el cierre, abre la recámara, expulsa la vaina, alimenta de cartuchos y dispara; todo eso en tan brevísimo tiempo, que estas operaciones, como dijimos al principio, puede hacerlas teóricamente 600 veces por minuto.

Cargar una ametralladora no puede ser más sencillo; se coloca el operador al lado izquierdo del arma, en cuyo sitio está adosada la caja de cananas de cartuchos, se introduce la canana horizontalmente por la ventana de alimentación hasta que salga por la del lado opuesto, haciendo un ligero esfuerzo hácia la derecha del arma para que el primer cartucho quede encajado en su alojamiento, se actúa sobre la palanca de gases tirándola hácia atrás hasta el límite y dejándola en libertad, con lo que el primer cartucho pasa a la recámara, queda montada el arma y dispuesta a hacer fuego.

La ametralladora Colt consta de 121 piezas, sin contar otros accesorios y respetos, el trípode, las municiones y la máquina de cargar cananas; así es que su mecanismo, el armarla y desarmarla es muy complicado y requiere algún tiempo y mucha práctica.

Los cartuchos los lleva en una cinta de lona en forma de canana y en número de 250 cada una de éstas, pudiendo disparar dos cananas seguidas en un minuto. En fuego contínuo a los 300 cartuchos el cañón adquiere una elevación extraordinaria de temperatura, por cuyo motivo conviene entonces refrigerarlo, pero tiro a tiro o a ráfagas cortas puede no hacerse hasta haber disparado mil.

La ametralladora comparada con el fusil es más precisa y más veloz en su tiro, atendida la fijeza de su ajuste, toda vez que el trípode en que descansa para tirar no se mueve como se mueve el brazo del soldado en el que apoya el fusil. Esta propiedad caracteriza el fuego de la ametralladora, propiedad que unida al automatismo de carga y disparo, dá por resultado una gran eficacia en el tiro.

La velocidad de tiro de una ametralladora acostumbra a ser de 450 a 500 cartuchos por minuto, que equivale a que una compañía de cien hombres dispare cada indivíduo 4 ó 5 cartuchos en igual tiempo. Por lo tanto, teóricamente una compañía de ametralladoras puede sustituir a un batallón de infantería, lo que serviría para economizar personal. Pero realmente, no sucede así. La velocidad de tiro de una ametralladora no es constante, porque por la crecidísima elevación de temperatura que alcanza el cañón después de un cierto número de disparos es forzoso refrigerarlo, ha de renovarse a menudo y además se inutiliza pronto, por lo cual disminuye aquella velocidad absoluta.

Las condiciones que deben reunir todas las ametralladoras son las inherentes a los fusiles: emplear la misma cartuchería, ser de poco peso, de fácil transporte y de sencillo manejo. Ha de poder disparar por lo menos 400 cartuchos por minuto, tener el menor número posible de piezas y de fácil reemplazo, y que su cuidado sea atendido por pocos sirvientes.

La ametralladora Hotchkiss, que es la que poseía nuestro ejército antes de la guerra europea, reune todas esas condiciones; pero como no existía número suficiente de ellas y había que dotar esta clase de armas a todos los regimientos de infantería y la casa Hotchkiss, francesa, no ha podido facilitarnos material por necesitar toda su producción para el ejército de su país, ha sido preciso recurrir a los Estados-Unidos, de donde es originario el sistema Colt, cuya ametralladora, aunque no reune por completo todas las condiciones que se requiren, llena, no obstante, su misión muy cumplidamente.

Nicolás Martínez Sansón.

Tarragona, 11-5-17.

DIARIO DE TARRAGONA EN 1872

DIA 16 DE MAYO

Locales

No bastan tres bombas movidas a vapor que funcionan en los cimientos abiertos en la ribera derecha del Francolí al objeto de asentar el puente del mismo, para agotar el agua que afluye a aquella profundidad, de modo que se trata ya de acudir a nuevos medios para conseguir aquel resultado.

*** Se ha establecido en esta ciudad y en el sitio de las afueras de la misma conocido con el nombre de Glorieta, una fábrica de fósforos de varias clases, en la que se ocupa un regular número de operarias de este vecindario.

*** El inspector de antigüedades de esta provincia, Sr. Hernández Sanahuja, acaba de restaurar una parte considerable del precioso mosáico conocido con el nombre de «Triunfo de Baco», que últimamente fué trasladado al salón de lápidas de este Museo arqueológico.

Partes telegráficos

El goberdador militar de Tortosa, en telegrama de las 9'35, dice lo siguiente:

«Ayer columna coronel Gavilá batió, desalojó y dispersó, causándole algún herido, a la facción (a) Mañero, posesionada montaña más elevada puertos Beceite (sierra reixolada), confines Horta (Alfara). La densa niebla que cubría las montañas y lo escabrosísimo del terreno, impidieron completa destrucción. La destrucción enérgica y activa que sufre sin poderse racionar con ocupación pueblos y clausura masías la obligarán a presentarse o disolverse. Desean saber si les comprende indulto Barcelona hallándose distrito Valencia.»

El gobernador militar de Tortosa, en telegrama de las 13'34, dice lo siguiente:

«Según brigadier Velarde, diez noche anterior Gandesa siguen presentándose carlistas; facción Piñol única que hay en este territorio: Pinell 8, más 8, total 16; siguen muchos dispersos cerciorándose indulto. Los reunidos ayer Mola Catí (elevada montaña de los puertos) habíanse internado consecuencia persecución coronel Gavila; imposible seguirles allí; sin otro remedio que disolverse muy pronto por hambre.»

Crónica local y regional

El torpedeamiento del vapor correo "Metjerda"

Sin más noticias

Llevando a bordo al agente consular de Francia D. José Merelo, ayer mañana zarpó el buque armado «Jeanne» para recorrer la zona en que ocurrió la horrible catástrofe del «Medjerda», correo de Orán, regresando a las 5'35 de la tarde sin haber hallado ningun cadáver ni vestigio alguno del torpedeamiento.

En el tren exprés regresó tambien el capitan, que ha permanecido en las playas de Ampolla desde el sábado, tristemente convencido de que los tripulantes y pasajeros desaparecidos sucumbieron encerrados en el buque al hundirse.

El capitan del «Medjerda» marchará hoy a Francia.

El vapor patrulla «Jeanne» zarpó ayer a las siete de la tarde.

Cumpliendo el convenio internacional de la Haya, el capitan del buque beligerante, al entrar en nuestro puerto enfundó los cañones y entregó al señor comandante de Marina la llave de la Cabina de la telegrafía sin hilos, siéndole devuelta aquélla en el momento de estar la nave fuera de puntas, disponiendo su armamento para disparar si conviniera.

El Sr. Merelo, en nombre del Gobierno francés, encargó ayer al señor gobernador civil interino, diera las más expresivas gracias a cuantas personas han prestado servicios a los náufragos del «Medjarde», solicitando al propio tiempo una lista de los que prestaron los primeros auxilios para testimoniarles personalmente el agradecimiento más afectuoso.

Noticias de espectáculos

Hoy miércoles, día de moda, en el Salón Moderno se proyectarán los tres primeros episodios de la sensacional película «El círculo rojo», presentada con gran lujo e interpretada por la eximia artista norte-americana Miss Ruth Roland.

El hecho de haber sido anunciada desde algún tiempo y el reclamo de las poblaciones donde se ha proyectado, ha movido la curiosidad del público que espera su estreno con deseo.

Otra cinta de gran relieve se proyectará: la titulada «Asunta Spina», por Francesca Bertini; su solo anuncio es lo suficiente para atraer al local numerosos espectadores; en nuestro público tiene su fama bien ganada; su nombre basta y sobra para agotar el papel.

—

La compañía de zarzuela dirigida por el maestro D. Julián Vives, cantará esta noche en el Coliseo Mundial la preciosa zarzuela en tres actos del maestro Barbieri «Jugar con fuego», en cuya representación tomará parte toda la compañía y debutará el aplaudido barítono paisano nuestro D. José Sanahuja.

Después de los ensayos de conjunto, tenemos las mejores referencias en cuanto a su interpretación, en atención a lo mucho que se merece la partitura.

Noticias militares

Esta tarde a las 16 el coronel de Luchana inspeccionará a los reclutas en el Campo de Marte, debiendo asistir al acto los jefes y oficiales del segundo batallón en traje de diario con sable.

Con la fuerza veterana franca de servicio del segundo batallón se organizará una sección que por la tarde y al mando del oficial de semana marchará al zig-zag de la carretera de Valls, en cuyas inmediaciones efectuará ejercicios de gimnasia del tirador y luego instrucción táctica en orden abierto.

Se tocará escuadra a las 14'45 y los demás toques con cinco minutos de intérvalo, debiendo estar de regreso en el cuartel a las 17'30.

—Con arreglo a lo dispuesto en el número 33 del reglamento táctico e inspeccionados por los jefes de batallón los reclutas del último reemplazo, hoy a las 16'30 y en el Campo de Marte el coronel de Almansa pasará la inspección prevenida. A la mencionada hora se hallarán en el campo los jefes y oficiales francos de servicio en el traje de gorra, pantalón largo y sable. La música acompañará a los reclutas a la ida y vuelta.

—Habiendo ascendido a teniente coronel el comandante del Regimiento de Luchana don Jacinto Pita Camacho, ha sido trasladado a de América, de guarnición en Pamplona, y nombrado para sustituirle al comandante don Samuel Cervera.

—Se ha cursado instancia al ministro de la Guerra del licenciado Pablo Casadó en súplica de destino civil.

—Se ha devuelto al Regimiento de Navarra resguardo de alcance relativo a Juan Andreu, por ignorar su paradero.

—Se ha autorizado a los soldados Pedro Rosanes, Rafael Mutlló y Gaspar Bosch servir en los meses solicitados el período de instrucción.

Noticias de Obras públicas

Han sido aprobados por la Dirección general de Obras públicas los proyectos de acopios para conservación correspondientes a las carreteras siguientes:

De Beceite a la de Gandesa a Tortosa kilómetro 13 al 21, por su presupuesto de contrata de 34.964'60 pesetas.

De Valls a la de Reus a Montblanch kilómetro 1 al 6 por su presupuesto de contrata de 24.542'15 pesetas.

De San Guim a Santa Coloma de Queralt kilómetro 1 al 4 por su presupuesto de contrata de 15.456'87 pesetas.

Diario de Tarragona 16/05/1917. Pàgina 1 - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

dente da cuenta de haber dispuesto que sea recluída en el Manicomio una pobre alienada.

Los Sres. Vallvé y Prat aplauden la actitud de los Sres. Guasch y Armengol y piden se haga lo mismo en todos los casos iguales.

Los submarinos en el Mediterráneo

El domingo a las nueve de la mañana fondeó en nuestro puerto el vapor inglés «Frehsfield», buque mercante armado con un cañón, el cual enfundó al entrar en la bahía, desmontando también la telegrafía sin hilos.

Parece que el motivo de refugiarse en nuestro puerto, es el haber recogido un radiograma de un buque desconocido, que decía: «Estoy luchando con un submarino en las golas del Ebro.»

—

A las 10.30 horas del mismo día apareció a siete millas de nuestro puerto un submarino, que estuvo navegando dos horas, sumergiéndose a doce millas.

—

Por la tarde, a las cinco y media, vinieron por el Cabo de Salou dos vapores ingleses, uno italiano y otro japonés, los cuales iban convoyados por un patrulla italiano, pasando a menos de una milla de nuestras playas.

El convoy navegaba en línea, llevando a la derecha el vapor patrulla, el cual tenía apuntados opuestamente, o sea hacia el mar, dos cañones que llevaba a proa y a popa, viéndose junto a los mismos los artilleros dispuestos para disparar al primer momento. El convoy hizo rumbo a Levante, y cuando parece habían pasado la punta de la Mora, se oyeron algunos cañonazos.

—

En el tren de las 7.30 de la tarde llegaron de Tortosa los tripulantes del vapor italiano «Fért», cuyo capitán y segundo oficial se quedaron en aquella ciudad para ultimar la información del torpedeamiento.

Estuvieron en la Estación para recibir a los náufragos, los Sres. Carbó y Ribas por encargo del cónsul de Italia don Manuel de Orovio, dando todas las facilidades y socorriendo a la tripulación hasta que continuó el viaje hacia Barcelona.

Según noticias, el «Fert», antes de hundirse, hizo 16 disparos, inutilizándosele el cañón. Observando el submarino que el «Fert» había cesado el fuego, se dirigió a bordo, el capitán, quien dispuso la colocación de la tripulación, la cual navegó en botes cinco horas hasta llegar a las playas de Ampolla, cuyas autoridades y vecindario se esforzaron en prodigarles auxilios.

Manifestaron los tripulantes que su buque fué el cuarto torpedeado en el mismo sitio aquel día.

—

Tortosa, 10, 15'07.

Han llegado, procedentes de las golas del Ebro, los tripulantes del vapor italiano «Fert», hundido ayer por un submarino cerca del Cabo de Tortosa. El referido vapor desplazaba 900 toneladas, estaba armado de un cañón del 76 y llevaba cargamento de hierro y bencina desde Nueva Orleans a Génova. El capitán del buque, Sr. Toscanino, y el capitán de artillería Sr. De Angelis, han sido visitados y obsequiados, habiendo salido en el correo.

Esta madrugada, desde San Carlos de la Rápita, Ampolla y Amposta, se oyó un fuerte cañoneo en el mar, que empezó a las cuatro y media y terminó a las cinco, reanudándose a las siete y media hasta las ocho. Desde la parte alta de la población de San Carlos se divisaba un buque de gran porte y nacionalidad desconocida, al parecer embarrancado entre Port Fangós y la Gola sur del Ebro. Más tarde se ha sabido que a la primera hora citada pasaba un convoy formado por cinco buques de gran porte que fueron atacados por un submarino, entablándose una lucha encarnizada en la que se cruzaron más de cien cañonazos, a consecuencia de los cuales fué hundido uno de los transportes.

Tan pronto como tuvo noticia de lo ocurrido el comandante de Marina, señor Murcia, marchó en una canoa automóvil por el Ebro hacia el lugar del suceso.

A las diez, los pasajeros que venían de Barcelona en el tren correo oyeron un fuerte cañoneo, haciendo presumir que el submarino había entablado la lucha otra vez con algún otro barco del convoy. De Ampolla dicen que aquel vecindario, desde la madrugada, ha estado en las azoteas y en los sitios altos de la costa, oyendo el cañoneo que suponían procedía de dos o tres millas del Fangar y que era consecuencia de una lucha violenta de dos submarinos contra varios vapores mercantes armados y formando convoy.

—

Tortosa, 10 (a las 13).

Esta madrugada, a las cuatro, desde Ampolla, Amposta y San Carlos de la Rápita, se oyó un fuerte cañoneo en el mar, reanudándose a las siete y media hasta las ocho. Desde la parte alta de San Carlos se divisaba un buque de gran porte y de nacionalidad desconocida, al parecer embarrancado entre Port Fangar y la Gola sur del Ebro. Más tarde se ha sabido que a la primera hora citada pasaba un convoy formado por cinco buques de gran porte que fueron atacados por un submarino, entablándose encarnizado combate en el que se cruzaron más de cien cañonazos, hundiéndose, a consecuencia de la lucha, uno de los buques. Tan pronto como tuvo conocimiento de lo sucedido el comandante de Marina señor Murcia, se trasladó al lugar del suceso en una canoa, por el Ebro.

A las diez, los pasajeros que venían de Barcelona en el tren correo, oyeron un fuerte cañoneo, haciendo presumir que el submarino había entablado lucha con otro barco.

De Ampolla dicen que aquel vecindario ha estado desde la madrugada en las azoteas en los sitios altos de la costa, oyendo los cañonazos que a su parecer procedían de dos a tres millas del Fangar, y que era consecuencia de una lucha violenta de dos submarinos contra varios barcos mercantes armados.

Van recibiéndose noticias imprecisas de la colisión del submarino con cinco buques en las golas del Ebro.

—

Castellón, 10, 11 n.

Ha entrado en el puerto la barca «Carmen», de la matrícula de Tarragona, patroneada por Miguel Prats. Uno de los tripulantes, Gabriel Sentís, ha manifestado que ayer mañana vió surgir a 100 metros de distancia un submarino que cañoneó a dos vapores, uno italiano y otro sueco, hundiéndoles. A los tripulantes de éste les dió cinco minutos para desalojar el buque, salvándose en botes.

También se dice que frente al faro de Buda apareció un barco español, haciéndole el submarino cuatro disparos y obligándole a parar por espacio de tres horas. Después de parlamentar reanudaron el viaje.

Así se ha expresado ante los periodistas dicho marinero, quien ha agregado que muchos temporales ha pasado, naufragando dos veces, pero jamás sintió tanto miedo.

Desde esta playa se han oído esta mañana unos 20 cañonazos, distinguiéndose frente a Oropesa dos barcos que luchaban con un submarino, logrando escapar.

Noticias militares

Ausentándose el general D. Carlos Palanca Cañas, se hace cargo del Gobierno militar de la plaza y provincia, el general de la 1.ª Brigada de la 8.ª División D. José García Moreno, a quien por ordenanza corresponde.

—Con objeto de que el puesto de la Guardia civil de esta capital pueda dedicarse al tiro de blanco de guerra en los días 14 y 16 del actual, quedará expedito en la tarde de dichos días, el Campo de tiro de la playa del Milagro.

—El Regimiento de Almansa nombrará dos sargentos talladores que se presentarán hoy a las 9 horas, ante la Comisión mixta de Reclutamiento, para comprobar la talla de los mozos sujetos a la expresada formalidad.

—Hoy durante la hora de instrucción teórica, el capellán del Regimiento de Luchana dará una conferencia a la tropa que para tal acto se reunirá en el local de la 1.ª compañía.

Por la tarde, con la fuerza franca de servicio del 2.º batallón, se organizará una compañía de tres secciones, que al mando del capitán de la 3.ª, con los subalternos de semana y uno de los de imaginaria, marchará al Campo de Marte para efectuar instrucción táctica de sección y compañía en orden cerrado y manejo del arma.

—Hoy, de 8 a 10 y de 16 a 18, tendrá ejercicio de tiro la compañía de ametralladoras del Regimiento de Almansa.

—Dándose el toque de escuadra a las 15,40, saldrá la fuerza franca de Almansa, con escuadra y banda, organizada en una compañía de tres secciones, al mando de su capitán y tres de los oficiales de semana, para efectuar un ejercicio de combate en Mas Batista.

—Se ha concedido servir el tercer período en el Regimiento de Luchana a los soldados José Domingo, José Abellana y Manuel Vallés, y adelantarlo a este último.

—Se han autorizado certificados de carta de pago de los mozos José Balañá, Juan Huguet y Francisco Nadal.

Boletín oficial de la provincia

Se abre concurso para la provisión de la beca fundada por la Diputación provincial de Tarragona, dotada con la cantidad de 100 pesetas mensuales durante los meses de Octubre a Junio, ambos inclusive, o sea en conjunto 900 pesetas al año.

—

El delegado de Hacienda se ha servido resolver el recurso interpuesto por el Ayuntamiento de Tortosa contra acuerdo de la Administración de contribuciones que le exige la presentación del padrón de cédulas personales para el corriente año, en el sentido de que corresponde al Tesoro público el importe de las cuotas del impuesto citado, cuyo derecho no le fué concedido al Ayuntamiento por real orden de supresión del impuesto de consumos objeto del recurso; debiendo exigirse al susodicho Ayuntamiento las responsabilidades impuestas a reserva de exigirle también en su día los perjuicios que a la Hacienda pública se le irrogan con la resistencia y morosidad ya referidas.

—

La Ayudantía militar de Marina de Vinaroz hace saber que desde el día 27 de Mayo último hasta la fecha y a distancia de 6 a 7 millas de la costa, fueron encontrados por los pescadores del mismo 16 barriles de aceite mineral para máquinas.

—

Por los patrones Mariano Puigcervé y Mariano Cartes, de San Carlos, fueron hallados a la altura de Port-Vendres y a unas siete millas de la costa, el día 7 del pasado mes de Mayo, trece tablas de diferentes dimensiones y grueso, tres tablones y dos viguetas.

—

La Alcaldía de Tortosa abre información pública para admitir reclamaciones contra el proyecto presentado por la sociedad anónima «Riegos y fuerza del Ebro» para modificar la red de alta tensión subterránea de distribución de energía eléctrica, consistente en emplazar un cable subterráneo a la tensión de seis mil voltios, a lo largo de la calle Baranda del Río, plaza de Armas y parte de la calle del Temple, y arrancar el que actualmente existe en el arrabal de la Cruz.

—

La Alcaldía de Masdenverge tiene expuestas al público las cuentas municipales.

Las de Porrera, Riera, Canonja, Vinebre, Perelló, Arnes, Capafons, Pobla de Montornés, Arbós, Amposta, Cunit, Rocafort, Catllar y Valls, los apéndices al amillaramiento.

—

El día 11 de Julio se venderá en el Juzgado de Valls la mitad indivisa de la casa núm. 20, calle del Recreo, Vallmoll.

—

El Juzgado de Montblanch encarga la ocupación de un carro que desapareció de Lilla.

—

El día 14 de Julio se venderá en pública subasta en el Juzgado de Masllorens una casa de la calle de San Antonio, número 23.

—

El Sindicato de riegos de la Comunidad de regantes Sindicato agrícola del Ebro, ha acordado celebrar Junta general extraordinaria el día 23 de los corrientes, en su domicilio social de Tortosa, para tratar de la siguiente orden del día:

1.º Lectura y aprobación del acta de la Junta general anterior.

2.º Lectura de las comunicaciones recibidas de la Real Compañía, sobre cuentas de explotación y sin interés, aumento de cánon, cobro por terrenos incultos y caducidad de pólizas de riego, lectura de las contestaciones remitidas por el Sindicato.

3.º Deliberación y acuerdos sobre todos y cada uno de los extremos comprendidos en las mencionadas comunicaciones.

GACETILLA

Se celebró el domingo la procesión del Corpus en la parroquia del puerto, la cual estuvo muy concurrida de feligreses, como todos los años, no ofreciendo más novedad que la de no asistir ninguna comisión del Ayuntamiento.

* * *

Ayer fué pagado el premio mayor del último sorteo de la Lotería Nacional.

* * *

El Colegio de Abogados obsequió con un banquete a D. Francisco Maspons, habiendo asistido el magistrado señor Vidal, el alcalde y el presidente de la Diputación.

* * *

Un muchacho callejero se entretenía ayer tarde en abrir las ramas de las palmeras del Zig-zag.

Por fortuna un honrado ciudadano lo observó, y después de reprenderle se enteró quién era y dónde vivía, dando parte a la Guardia urbana.

* * *

En la última reunión celebrada por la Junta directiva del Club Gimnástico, se acordó organizar para el día 23 del corriente, vigilia de San Juan, una verbena o festival nocturno que tendrá lugar en el Campo de sports que posee esta Sociedad en la calle de Estanislao Figueras.

Para sufragar los gastos se ha abierto una suscripción en Conserjería, que va dando muy buenos resultados.

* * *

Para combatir las enfermedades de las viñas, el mejor pulverizador es el BACCHUS, que vende la

Ferretería Mallol, San Agustín, 9 y 11.

* * *

El Excmo. Sr. Arzobispo ha visitado al general García Moreno y al señor gobernador civil.

* * *

BANCO DE VALLS

Negociamos el cupón Deudas Exterior, Interior y Amortizable 4 %, Obligaciones del Tesoro y Cédulas Argentinas vencimiento 1.º Julio próximo.

* * *

EL PARAISO DE LOS NIÑOS

Se cerrará la liquidación el 30 DE JUNIO

Visitar esta casa es conveniente para comprar algunos artículos baratísimos, por ser los

ULTIMOS DIAS

SAN AGUSTÍN, 8.—TARRAGONA

* * *

Entre las muchas personalidades que han desfilado por el Gobierno civil con motivo del cambio de Gobierno, figura el senador del Reino nuestro querido amigo D. José Balcells.

* * *

SOMBREROS paja inglesa, desde 1'25 a 4'25 pesetas, para caballero. Gran moda.

CASA MONTAGUT

* * *

En uno de los escaparates de la casa Brell hemos visto expuesto un hermoso busto de Santa Cecilia, patrona de los músicos.

Tan completa obra de arte es un regalo de uno de los socios protectores del «Orfeó tarragoní», con destino al salón de ensayos de dicha entidad.

Felicitamos a la Sociedad agraciada con el donativo, a la par que alabamos la excelente idea del incógnito donante.

* * *

MUGICA.—**Médico dentista**

Consulta: de 10 a 5.—Calle de la Nao, 13, 3.º

* * *

Reina completa obscuridad en la avenida de la Estación del ferrocarril, Zig-zag y sus afluyentes.

Los amigos de lo ajeno han puesto a buen recaudo todas las bombillas eléctricas.

Al mismo tiempo que recomendamos se repongan las luces en aquellas vías, se nos ocurre indicar que con unos postes de más elevación tal vez se conseguiría no ocurrieran tan a menudo sustracciones.

* * *

—Recomendamos el anuncio AVISO A LOS HERNIADOS, que insertamos en la cuarta plana.

* * *

En la Sección de Vigilancia municipal se halla depositado, a disposición de su dueño, un fardo de sombreros de paja ordinarios, encontrado en la vía pública.

* * *

Para el estómago el Elixir Saiz de Carlos.

* * *

Dicen de Tortosa que en la noche del 9 el tren de mercancías 1704 que llega a aquella ciudad a las 8,20, arrolló en el kilómetro 193 al vecino de San Lázaro, Vicente Mauri Cid, de 87 años, causándole tan graves heridas, que falleció a los pocos momentos de ingresar en el Hospital.

CRONICA RELIGIOSA

SANTOS DE HOY

Santos Juan de Sahagún, confesor; Onofre, anacoreta; Santa Antonina, mártir.

SANTOS DE MAÑANA

Santos Antonio de Padua, confesor; Pelegrín, obispo; Santas Felícula y Aquilina, vírgenes y mártires.

CULTOS DE HOY

San Miguel.—A las seis y media termina la novena de misas en el altar de San Antonio. A las siete, durante la misa, se harán los últimos ejercicios de la Novena.

Oblatas.—Por la tarde, a las seis, se harán los ejercicios del último martes de San Antonio. Predicará el canónigo Dr. D. Antonio Balcells.

CULTOS DE MAÑANA

San Francisco.—Por la mañana, a las ocho, Misa de Comunión general con plática preparatoria por el director de la Asociación.

A las diez, Misa solemne con exposición de S. D. M., ejecutándose a grande orquesta la inspirada Misa «Hoc est corpus meum» de Perosi, por la capilla del señor Gols, en la que predicará el Rdo. Padre Gregorio de Beire, religioso capuchino. Por la tarde, expuesto S. D. M., se rezará el santísimo Rosario, cantándose a orquesta las «Letanías», ejercicios del primer día de la novena, motete, seguirá el Panegírico, que dirá el citado orador, terminando la función con los populares gozos del Santo y adoración de la reliquia.

San Miguel.—La Pía Unión de San Antonio de Padua celebrará la fiesta de su glorioso patrono con los cultos siguientes: Misas en el altar del Santo desde las seis menos cuarto. A las siete menos coarto misa de comunión general con plática preparatoria; se aplicará por todos los asociados. Acto seguido tendrá lugar la misa con exposición para el mes del Sagrado Corazón. Tarde, a las seis, rezo del Rosario, ejercicio antoniano, corona de San Antonio con el canto de los siete padrenuestros por la capilla del Sr. Roig, con acompañamiento de armunium e instrumentos de cuerda, motete, sermón por el P. Serafín de Bañolas, capuchino, adoración de la reliquia y canto de los gozos

Oblatas.—A las nueve, misa cantada con exposición de S. D. M., por ser la fiesta de San Antonio.

Diario de Tarragona 12/06/1917. Pàgina 2 - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

DIARIO DE TARRAGONA

Año LXIV

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
Los anuncios se insertan en la cuarta plana a 15 céntimos la línea. Los comunicados, anuncios oficiales y [illegible]amos a 0'50 0'75 y 1 peseta línea, respectivamente
Corresponsal en París para anuncios y comunicados Mr. A. Lorette, 14, rue Rougemont.

Domingo 16 de Septiembre de 1917

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
En Tarragona, un mes, 1'75 pesetas; trimestre, 5.
En el resto de España, tres meses, 5 pesetas.
En el extranjero, según la tasa de correos.
Administración, San Francisco, 14, imprenta.
Redacción, Conde de Rius, 28, entresuelo. Teléfono núm. 174.

Núm. 212

Parálisis infantil o poliomielitis aguda

Esta enfermedad, que hasta hace poco tiempo era considerada por los médicos como una inflamación común de la médula espinal, pero sin que tuviera característica alguna infecciosa, debido a persistentes y sagaces investigaciones bacteriológicas, se llegó en 1913, por los doctores Flexner y Noguchi a descubrir el germen específico de la misma.

Cultivado este microbio en líquido ascítico, agregando agar en la proporción de una tercera parte, aparecen las colonias al cabo de pocos días componiéndose de corpúsculos redondeados de 15 á 30 micras, sueltos, en parejas, en cadenas o en montones; inoculando estos cultivos al mono, al cabo de una semana se presentan los síntomas ordinarios de la poliomielitis experimental, con parálisis de determinados grupos musculares; con los centros nerviosos de los animales así inoculados, puede efectuarse la transmisión en serie de la enfermedad, quedando plenamente demostrado que se trata de una enfermedad infecto-contagiosa epidémica, transmisible de los individuos enfermos a los sanos e inoculable a los monos.

Desde 1887 se viene fijando la atención en la expansión epidémica de la parálisis infantil que partiendo de Suecia se extiende en 1905 a través del Atlántico a Norte América y en 1906 al Centro y Occidente de Europa, en 1911 y 1912 empezaron a presentarse focos epidémicos en Italia, Francia y España, focos que este verano han adquirido mayor extensión y virulencia.

Se trata de una enfermedad que no es más que una reacción orgánico-defensiva en contra del microbio de Noguchí y cuyos síntomas principales son fiebre, vómitos, dolor de cabeza y parálisis de diversa importancia e intensidad que pueden afectar a todas o alguna de las extremidades, principalmente las inferiores. Generalmente después de una incubación de unos días y un estado prodrómico bastante corto, la temperatura se eleva a 39, 40 ó 41 grados, simulando un estado infectivo gástrico con vómitos, dolor de cabeza y extremidades, presentándose la parálisis a las 24 ó 48 horas. Las extremidades paralíticas están flácidas (piernas de polichinela) y con tendencia a la atrofia. De los cuatro a los ocho días suele empezar la mejoría, desapareciendo poco a poco la fiebre y las parálisis que no han de quedar como estigma definitivo.

Los casos atípicos son sumamente variables en su sintomatología, y entre ellos no es raro el que los ingleses llaman parálisis de la mañana, en que el niño se acuesta alegre y sano y al levantarse se encuentra con que no puede andar.

Los gérmenes de la poliomielitis pueden ser propagados por contacto directo de las excreciones naso-faríngeas procedentes de los enfermos, singularmente en el período agudo de la dolencia, que es cuando aquéllas son más virulentas, por los portados sanos de virus infectante, por los locales, ropas y demás objetos contaminados, por los gérmenes desecados contenidos en el polvo elevado por el viento, y por las moscas, especialmente la mosca picante de los establos.

Las medidas profilácticas están basadas en el aislamiento del enfermo, especialmente en el período agudo y en la desinfección.

Como medida preventiva puede emplearse, para los convivientes del enfermo, el procedimiento de Vincent, que consiste en gargarismos de agua oxigenada a 12 volúmenes, diluída a 1 por 10 toques extensos en la faringe y amigdalas con glicerina yodada al 1 por 30, e inhalaciones nasales de una solución alcohólica de yodo guayacol y ácido túnico.

Uno de los medicamentos más alabados, tanto bajo el punto de vista preventivo como curativo, es la urotropina, y para la desinfección cualquier antiséptico es bueno, pues este microbio tiene una vida tan precaria y tan poco resistente, que el agua a 52 grados de temperatura le destruye.

El que ha sufrido un ataque de poliomielitis aguda, queda inmune ante dicha enfermedad, y apoyándose en este hecho, es de esperar que la bacteriología encuentre pronto un suero o una vacuna preventiva y curativa contra esta enfermedad que tanto preocupa a la sociedad, a las autoridades y a los higienistas.

Y no estará de más que para tranquilidad de todos haga presente, antes de terminar, que hace más de medio mes que en esta provincia no se ha registrado ninguna nueva invasión de parálisis infantil.

DR. DEÓ.

¡ASCENDE SUPERIUS!

El hombre es muy pequeño y se empeña en empequeñecerse más. Arrastrarse es muy fácil y cualquiera puede hacerlo; lo digno es elevarse, engrandecerse, dar buen ejemplo, disipar sombras, aclarar inteligencias obtusas y tener en cuenta que progresar es adelantar hacia la verdad...

Todo esto pienso cuando veo tantas inteligencias mediocres que se emplean en escribir tonterías y escandalizar con procacidades y desvergüenzas, para lo cual puede servir un mozo de mulas, una verdulera descocada o una Mesalina torpe...

El hombre no recibe de Dios inútiles dones. No le da la inteligencia para que pervierta los corazones y siembre errores en el entendimiento, por medio de la palabra y de la pluma. ¡Para esto más vale callar!...

Se escribe mucho y poco bueno. Se leen artículos y libros que dejan la impresión de que el autor no se entiende a sí mismo. Esto fastidia y enoja; pero indigna y abruma que se escriba tanto malo, sucio, desvergonzado; hay tantos que lo hacen, que vienen ganas de decirles: ¡Basta!...

Que Dios conceda al hombre facilidad para expresarse, ya sea con la palabra o con la pluma, y él, ¡ingrato! emplee ese dón en blasfemar de su grandeza y omnipotencia, en corromper los corazones encendiendo en ellos pasiones viles y rastreras que hacen descender y arrastrarse al que tiene la desgracia de ser víctima de esas lecturas, es abominable y merecerá seguramente castigo durísimo del que es todo justicia y amor.

¡Subir, nunca descender! Ya hay bastantes que se arrastran en el lodazal de las pasiones que convierten al hombre en bestia; que le llenan de odios, de rencores, de venganzas; lo indispensable es elevarse hacia regiones más puras, desprenderse de la miseria humana, espiritualizarse, conocer a Dios y conocerse a sí mismo, enseñar la verdad, que es tan hermosa..., ascender, nunca descender... *Ascende superius!*

Pervertir la juventud y preparar generaciones malsanas por medio de la mentira, de doctrinas disolventes, de ejemplos escandalosos, de lecturas venenosas, es un crimen odioso. ¿No vale más emplear la elocuencia, el talento, la inspiración en hacer el bien, sembrando la fecunda semilla de la virtud, del deber, de la caridad?

¿Por qué se escribe tanto malo? Triste es decirlo: ¡por interés!, por un puñado de monedas, por escalar un puesto, por un poco de celebridad, bien triste por cierto; por motivos dignos de execración... por no parecer atrasados... piensan muchos que el adelanto y el progreso consisten en hacer ridículos alardes de impiedad, desenfreno, atrevimiento, desvergüenza, y no ven que se rebajan, se empequeñecen hasta convertirse en pigmeos, se arrastran como reptiles. ¡Cuánto más hermoso es volar como las águilas!

RAQUEL.

(*Matilde T. de Oiz*).

CRONIQUILLA

¡Ay! Si no fuera por la Rambla, crean ustedes que en estos domingos tan aburridos, no sabría dónde pasar el rato la juventud.

Y digo la juventud, porque los viejos, si vamos allí, es conducidos a remolque.

Bajo este punto de vista, la Rambla llena una misión dominical de gran transcendencia.

¡Qué lástima que se nos lleven las sillas tan pronto! Es una mala partida, que no perdonarán nunca nuestras simpáticas tobilleras, teniendo en cuenta el alivio que dichas sillas les prestan.

Es verdad que el paseo de Pí y Margall llena también una misión nocturna sumamente agradable; pero hay mucha diferencia entre un paseo y otro.

Además, la Rambla tiene el aliciente de la música, que no deja de ser importante.

Entre escuchar una chica al mismo tiempo que los arrullos de un enamorado, los pregones de los del helaito, las avellanas y los barquillos, y deleitarse con un trozo de ópera, un pout-purri, o un paso-doble, la elección no es dudosa. Una declaración amenizada por una de las bandas del regimiento de Almansa o Luchana, suena mejor que una de Dato, Romanones o Cambó, ahora que también suenan esas cosas.

La Rambla tiene su historia, y no es posible renunciar a ella.

Es el ambiente en que dan sus primeros vuelos las niñas y los niños, en el que se laboran los primeros amores, se escuchan los primeros suspiros, se cruzan las primeras miradas y se reciben las primeras calabazas.

¡Es tan fácil abordar a la mujer que a uno le gusta, en la Rambla!

—¿Conoces a esa niña del vestido color de barquillo con merengue?—le dice un pollo a otro.

—¿La de Pasadete? ¡Ya lo creo! Muy amiga mía.

—¿Quiéres presentarme?

—Te advierto que anda mucho, y no dice cuando se le habla más que: ¿sí? ¿es posible?

—No importa; es una muchacha muy bonita.

—Sí, pero tiene los dientes muy desiguales y se le está cayendo un colmillo.

—Aún así.

A la primera vuelta se verifica la presentación:

—Manolita: mi amigo Chalandín, estudiante de álgebra, y un admirador de usted.

—¿Sí? ¿Es posible?—contesta Manolita.

—Y tan posible. Desde que empezó el verano y tocó la banda «Maruxa», me fijé en usted, y la tengo fija en mi mente hasta en las ecuaciones.

—¿Sí? ¿Es posible?

Y Chalandín le dá veinte vueltas a la Rambla al lado de la de Pasadote, conjugando el verbo amar, y dando lugar a los comentarios de toda la concurrencia.

—Ya tiene uno al retortero, Manolita.

—¡Hija, qué suerte!

—¡Con un vestido tan cursi!

—¡Parece mentira! Traje yo uno el domingo pasado, color de bonito en salmuera, y no se me acercó nadie.

—Pues, ¡y a mí!... Desde que estoy viniendo a la Rambla no me dá conversación más que Rafaelito Manganote, este que tien una cara que parece un puchero roto.

—¡Vaya una proporción!

—Como que no me conocen ya más que por el puchero, unas veces alegres y felices, otras contrariadas, recedoras o irónicas, las chicas se divierten, los pollos juegan con fuego y algunas y algunos burla barlando, a la caída de la hoja, cuando el relente hace daño y la música no suena, ya tienen preparado el cuartel de invierno, y hasta el porvenir muchas veces.

BASILIO MORENO.

Crónica local y regional

Otro buque a pique

A las cinco de la tarde de ayer, el cónsul de Italia en esta plaza, D. Manuel de Orovio, recibió un telegrama del alcalde de Ametlla, depositado a las once de la mañana, en el que le participaba haber llegado a aquella playa 17 tripulantes de los 23 que componían la tripulación del vapor italiano «Ausonia», que había sido torpedeado a las 2,30 de la mañana por un submarino al dirigirse de Inglaterra a Italia con carbón.

En el mixto de Valencia, que llegó con más de una hora de retraso, vinieron los 17 náufragos, cinco heridos leves y uno grave, que fué conducido al Hospital en una camilla.

Hoy se proveerá a todos de ropas, y por la tarde saldrán para Barcelona, a disposición del cónsul general.

Faltan seis tripulantes, temiéndose que, desgraciadamente, hayan perecido, pues el secretario del Consulado Sr. Carbó, telegrafió desde Ametlla a todas las poblaciones marítimas, sin que en ninguna parte hubiesen visto náufragos.

—

Hoy marchará a Barcelona a disposición del cónsul general de Inglaterra, la tripulación del vapor «Chulmleigh», después de haber sido auxiliados y provistos de ropa y calzado por el vice-cónsul de esta plaza D. Ignacio Navarro.

—

En el tren de las cinco de la mañana pasará también con dirección a Barcelona la tripulación del francés «Almiral Kersaint», quedando dos heridos en San Carlos.

Ampliando las noticias que dimos ayer, hemos de consignar que los náufragos fueron recogidos por un remolcador que se dedicaba al salvamento del casco del vapor «Fert», en la desembocadura del río Ebro, siendo desembarcados en San Carlos de la Rápita.

El «Almiral Kersaint» era un buque de 3.500 toneladas y procedía de Orán y se dirigía a Marsella con cargo general y 60 tripulantes. De éstos murieron 8 a bordo y dos en San Carlos, siendo presos el capitán y cuatro tripulantes, que más tarde fueron libertados.

Dicen éstos que los oficiales del submarino felicitaron al capitán del vapor francés, por la bravura con que se batió, cesando el combate por haberse estropeado el cañón, muriendo a su pié tres artilleros.

El segundo comandante, Recher, y un grumete, fallecieron al llegar a la playa, cuyos entierros constituyeron una manifestación de duelo. Los demás náufragos fueron cuidados con gran solicitud por la Alcaldía y vecindario, pues todos se disputaban el poder albergar a alguno de ellos en sus casas.

Según versiones, serán propuestos para una recompensa por el cónsul Sr. Merelo, por haberse distinguido en el salvamento, el patrón del laúd «Santa María» de Tarragona, Ismael Redó, y el capitán del remolcador «San Antonio», D. Pedro Serres.

Sesión del Ayuntamiento

ORDEN DEL DIA PARA MAÑANA

1.º **Lectura y aprobación del acta anterior.**

2.º **Registro de los *Boletines Oficiales*.**

3.º Comunicaciones de los Excmos capitán general de la Región y gobernador militar de esta plaza dando las gracias por los acuerdos tomados por el Ayuntamiento en sentido de felicitación y simpatía al Ejército.

4.º Dictámenes de la Comisión de Fomento: 1.º Accediendo a la rescisión del contrato del servicio de carros de la brigada municipal, y proponiendo nuevo concurso. 2.º Proponiendo varias obras de ampliación y cambio de rasante del Campo de Marte.

5.º Id. de la Comisión de Hacienda: Resolviendo varias instancias referentes a reclamaciones sobre cédulas. 2.º Aprobación del saldo pendiente con la Sociedad Gasómetro Tarraconense.

6.º Id. de la Comisión de Fiestas: 1.º Aprobando varias cuentas. 2.º Acordando que el castillo de fuegos aeronáuticos destinado al día de San Magín se traslade a la próxima festividad de Santa Tecla.

7.º Cambio de hora en que el Ayuntamiento ha de celebrar sus sesiones anunciado en la sesión anterior.

Una boda

En la parroquial iglesia de San Juan Bautista se efectuó ayer, a las once y media de la mañana, el enlace de la gentil y hermosa señorita María Miret Escriu con el joven D. Francisco Estil-les Sallarés, hijo del comerciante en vinos de Barcelona D. Francisco Estil-les Portal.

La religiosa ceremonia se celebró en el altar mayor, que lucía la esplendorosa iluminación eléctrica de las grandes solemnidades, estando ricamente alfombrado y con pasillo hasta el primer peldaño de la escalinata de la fachada.

La novia, dechado de belleza encantadora, con su rico traje blanco de crespón de seda y encajes de Chantilly, adornado con perlas y flores de azahar, coronando su rubia cabeza con diadema de simbólicas flores que pendía el velo blanco, hizo su entrada al templo, a los acordes de una marcha nupcial, del brazo de su señor padre D. Juan Miret Ivern, sosteniendo la cola las angelicales niñas Montserrat Vallvé y Rosita Sagí.

Bendijo la unión el Rdo. D. Francisco Javier Plassa, párroco de Prades, primo hermano del novio, pronunciando, después de la bendición, una plática elocuente y conmovedora, versando sobre el tema de «El cantar de los cantares» *Fulcite me floribus... quia amore langueo*, presentando a la novia como ramo de flores simbólicas de las principales virtudes, para terminar con breves amonestaciones y consejos a los novios, a quienes dirigió sentida felicitación.

Fueron apadrinados por D. Salvador Escriu, D. Camilo Giralt, en representación de su señor padre D. Narciso Giralt Sallarés, y D. José M.ª Escriu, y testificaron el acto, por el novio, D. Santiago

Diario de Tarragona 16/09/1917. Pàgina 1 - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

ABC

Diari de Madrid, propietat de l'empresa Prensa Española SA.

Fundat per Torcuato Luca de Tena el 1905, substituí el setmanari homònim creat dos anys abans. El 1928 en fou iniciada una altra edició a Sevilla pel fill del fundador. L'orientació monàrquica del diari motivà la requisició i suspensió temporal per part del govern de la Segona República. Durant la Guerra Civil de 1936-39, coexistiren l'edició de Madrid, republicana, i la de Sevilla, antirepublicana; aquesta es considerà l'única genuïna i prosseguí la numeració madrilenya. És un dels diaris amb més tiratge de tot l'Estat espanyol (uns 338 000 exemplars de mitjana diària el 1999). De tendència accentuadament conservadora i espanyolista, ha estat dirigit principalment per membres de la família Luca de Tena, bé que el 1983 Luis María Ansón substituí en el càrrec Guillermo Luca de Tena. El 1997, però, abandonà la direcció i fou substituït per Francisco Giménez-Alemán. L'any 2001, el Grupo Correo, empresa editora del diari "El Correo" i propietària del 25% de l'emissora de televisió Tele 5, assolí el control de Prensa Española, l'empresa editora del diari. L'operació consistí en una fusió per absorció, en la qual la nova societat, el Grupo Correo, esdevingué àmpliament majoritari amb relació a Prensa Española. En aquesta nova etapa, Ignacio Camacho en fou nomenat nou director. El 2004 la tirada mitjana fou de 360.000 exemplars aproximadament

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
20/febrer/1917	El Bloqueo	Notícia sobre l'arribada a Barcelona dels nàufrags del Giusseppe i el Guido T
2/març/1917	La acción submarina	Relació de vaixells enfonsats durant el febrer de 1917 on apareixen l'Skogland, el Giuseppe i el Guido T
14/maig/1917	El hundimiento del "Medjerda"	Notícia sobre l'enfonsament el Medjerda i la marxa dels nàufrags de l'Ampolla. A altra pàgina amplia notícia amb la recollida d'un bot i nàufrags per altres vaixells.
15/maig/1917	Salvamento de náufragos	Notícia sobre el salvament d'un centenar de nàufrags del Medjerda i del seu trasllat a Port Vendrés
28/maig/1917	De Gobernación	Notícia sobre la trobada de cadàvers del Medjerda a les platges de Castelló
13/desembre1917	La guerra en el mar. Barcos hundidos	Relat de l'enfonsament del Cavour i el salvament de nàufrags pels altres vaixells del comboi

bilie á los perjudicados en derechos pasivos que no puedan percibir dos pensiones hasta que se consiga la derogación del Real decreto de 2 de Diciembre de 1910.

En la Escuela Normal de Maestros se celebró hoy la sesión de clausura de la Asamblea de la Asociación Nacional del Magisterio, aprobándose varias proposiciones de interés para los maestros.

Fué estudiada la forma de llevar á la práctica la creación de la Casa de los maestros en Madrid, nombrándose una comisión para que se ocupe detenidamente de dicha mejora, que será implantada tan pronto como las circunstancias lo permitan.

El presidente, Sr. Aznar, pronunció un elocuente discurso, en el cual agradeció á la Prensa su cooperación al mejor resultado de la propaganda de los asuntos tratados en la Asamblea, congratulándose de que las columnas de los periódicos de Madrid hayan estado abiertas para transmitir á la opinión pública las deliberaciones de los maestros.

El Sr. Aznar tuvo párrafos de efecto para los representantes de las provincias que concurrieron á la Asamblea.

Los maestros, divididos en comisiones, visitaron al presidente del Consejo de ministros, á los Sres. Dato, Royo Villanova y Altamira.

El conde de Romanones les ofreció sacar adelante lo referente al sueldo mínimum de 1.000 pesetas.

El Sr. Dato se mostró dispuesto á secundar las aspiraciones de los maestros.

Estos visitaron también al Sr. España, para darle las gracias por la cesión del local donde celebraron los actos de la Asamblea.

En el hotel Inglés se reunieron en fraternal banquete, esta tarde, á las dos, los locales de la directiva del Magisterio, presidiendo el Sr. Altamira.

Reinó mucha animación, y al final tuvo el Sr. Altamira palabras de reconocimiento y adhesión á los maestros primarios.

ESCASEZ Y CARESTIA

LAS SUBSISTENCIAS

EL PAN Y LAS HARINAS

Salamanca 20, 8 mañana. El gremio de panaderos ha anunciado por escrito al gobernador que dentro de cinco días suspenderán la elaboración de pan, porque no encuentran harina al precio de tasa, ya que para burlar la ley los vendedores de esa materia prima gravan cada saco en 10 reales por carga, descarga y otros conceptos inusitados.

Los panaderos proponen como solución única que las autoridades les faciliten harina al precio tasado.

El gobernador se ha apresurado á conferenciar con las demás autoridades; pero hasta ahora nada se ha resuelto.

Esta tarde celebrarán nueva reunión, y, según parece, se acordará que el Municipio surta de pan al vecindario.

EN MADRID Y PROVINCIAS

EL CARNAVAL

El tercer día de Carnaval en la corte ha sido, como ocurre casi todos los años, el de mayor animación.

Las mismas carrozas, los mismos coches adornados y unas cuantas máscaras más que el domingo y lunes; pero la concurrencia de carruajes particulares y de alquiler en derredor de las tribunas, y la de público en las tribunas y paseos, mucho mayor.

El día, entoldado y de agradable temperatura, ha contribuído á que todo Madrid se lance á la calle, y los paseos de Recoletos y la Castellana, hasta el Hipódromo, donde el Carnaval se celebra, viéronse totalmente ocupados por "actores" y "espectadores" del festejo.

San Sebastián 19, 5 tarde. La fiesta de anoche en el hotel María Cristina resultó brillantísima.

Fueron servidas 600 cenas.

Concurrieron millares de personas de la buena sociedad, y ante el Jurado del concurso desfilaron gran número de señoritas con disfraces del mejor gusto y de admirable propiedad.

Los premios, cuyo valor asciende á 5.000 pesetas, distribuyéronse como sigue:

Un reloj pulsera, orlado de brillantes, á la señorita Mercedes Padrí, hija de los marqueses de Benamejí, que lucía precioso traje de valenciana; un reloj de mesa, con agujas de brillantes, á la señorita Maruja Vivera, que ostentaba disfraz de Cleopatra; un retrato al pastel, á Pepita Laffite, que iba de maja, y otro retrato al pastel, á Casilda Montenegro, vestida á la moda de 1830.

El sábado próximo se repetirá la fiesta.

Ciudad Real 20, 1 tarde. Escasean las máscaras, por lo que las fiestas transcurren con gran desanimación.

De Puertollano ha llegado una estudiantina, y otra de Torralba.

Han celebrado bailes el Casino de Ciudad Real y el Círculo Artístico y Mercantil.

Almería 20, 1 madrugada. Continúa el Carnaval con mucha desanimación, á pesar de lo hermoso del tiempo.

Ha fracasado el propósito del Ayuntamiento de trasladar al Malecón el paseo de las máscaras.

En la Peña y en otras sociedades se han celebrado animados bailes.

Valencia 20, 10 mañana. Continúa el Carnaval, aunque con poca animación; el Jurado sólo ha adjudicado ocho lazos.

Hoy saldrá una mascarada, y por la noche, en el teatro Principal, se celebrará un baile de niños disfrazados.

Las Palmas 20, 12 mañana. El Carnaval transcurre muy desanimado; la crisis agrícola, comercial y marítima hace que el público se muestre retraído para acudir á los festejos.

Sólo se ha celebrado un baile infantil de disfraces, con premios de SS. AA. los infantes doña Isabel y D. Fernando, y en el que se lució una cuestación para los niños pobres.

Barcelona 20, 3 tarde. El Carnaval transcurre desanimado; no presenta este año novedad alguna. El número de máscaras es insignificante, y éstas no se distinguen por la originalidad de sus disfraces.

El Jurado designado para premiar las máscaras ha tenido muy poco donde escoger y sólo difícilmente ha podido cumplir su misión; sólo se han distinguido por su novedad y elegancia algunos niños disfrazados.

TELEGRAFO Y TELEFONO

DE PROVINCIAS

ASAMBLEA DE MAESTROS

Toledo 19, 10 noche. Se verificó la anunciada asamblea de maestros interinos y normalistas con enorme concurrencia.

Se acordó solicitar del ministro de Instrucción pública la provisión de 1.000 escuelas en los maestros interinos y la supresión de las oposiciones mediante una radical reforma en las Normales.

Se enviaron telegramas con dichas conclusiones á los Sres. Burell y Royo Villanova.

SOLUCIÓN DE UNA HUELGA

Valencia 19, 11 noche. La huelga que sostenían los obreros en hierro quedó solucionada por haber concedido los patronos el aumento de jornal que los huelguistas solicitaban.

INCENDIO DE UNA FABRICA

San Sebastián 19, 6 tarde. Se ha incendiado la fábrica de papel de Tolosa.

Ascienden las pérdidas á 200.000 pesetas.

Se ha celebrado una reunión, á la que han asistido representantes de todos los periódicos del Norte, para tratar del problema del papel.

Han discutido la conveniencia de adquirir la fábrica de Andoain.

CARTERA DEL "REPORTER"

SUCESOS DE MADRID

UN FUEGO

En el antiguo albergue de mendigos que estuvo instalado en la Costanilla de los Desamparados, desalojado hace ya algún tiempo porque fué aquello foco de enfermedades contagiosas, se declaró anoche á las once un fuego que rápidamente destruyó todo el pabellón, que era de madera.

El incendio se comunicó á la medianería del edificio que da á la sala de operaciones de la Casa de Socorro del distrito del Congreso.

Los tres parques del servicio de incendios acudieron rápidamente al lugar del siniestro y pronto lograron dominarlo.

UN ROBO

A doña Concepción Varea le sustrajeron dos jóvenes, en el paseo de la Castellana, una cadena de oro que vale 400 pesetas y un medallón.

La sustracción la practicaron á viva fuerza, y en el momento de subir á un coche la robada.

AL CERRAR LA EDICIÓN

EL BLOQUEO

IMPRESIONES DE PROVINCIAS

Alicante 20, 9 mañana. El Sindicato de exportadores de vinos de esta capital ha recibido un telegrama del ministro de Estado, quien reitera su interés por resolver prontamente el conflicto ocasionado por la paralización de los transportes marítimos.

La Transmediterránea ha telegrafiado también al Sindicato en estos términos:

"Formulada por los navieros una primera proposición, rogámosles vengan inmediatamente."

En virtud de ese ruego salen para Valencia los Sres. Moziat, Dubuy y Madrid.

Barcelona 20, 3 tarde. Anoche llegaron, acompañados del secretario del cónsul italiano en Barcelona, á disposición del cónsul general en Barcelona, los tripulantes del vapor italiano *Guseppe* y los del bergantín *Guido*, ambos torpedeados el domingo último.

Al salir del convoy los náufragos dieron vivas á Italia y á Tarragona, contestados por el público estacionado en el andén.

El capitán del *Guido* ha referido que poco antes de las tres, á 15 millas de Tarragona, fué avistado por un submarino que

EFG$,Qehvmh-$1$6434635=5;0$Tžkmre$59
Gst}vmklx$,g-$HMEVMSEFGW2P0$Qehvmh0$644=2$Uyihe$tvslmfmhepevitvshyggmĭr0$hmwxvmfygmĭr0$tyiwxe$e$hmwtswmgmĭr0$gsqyrmgegmĭr$tĭfpmge$}$yxmpm~egmĭr0$xsxep$s$tevgmep0$hi$p
gsrxirmhswhiiwxe${if0$ir$gyepuymiv$jsvqe$s$qshepmheh0wmrtvizme0$i|tviwe$}$iwgvmxe$eyxsvm~egmĭr0$mrgpy}irhs0$ir$tevxmgypev0$wy$qive$vitvshyggmĭr$}3s$tyiwxe$e$hmwtswmgm
gsqs$vĭwĭqiriw0$viwi+ew$s$vizmwxewhitvirwegsrjmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvigxeqirxi$pygvexmzsw0$e$peuyiwi$qermjmiwxe$stswmgmĭr$i|tviwe0$e$wepzeshi$gvwshipgw
tvshygxswuyiwi$gsrxvexi$hi$egyivhs$gsrpewgsrhmgmsriw$i|mwxixvi

llevaba bandera austriaca. Le hizo detener y subieron á bordo dos marineros del submarino, que se incautaron de la documentación, que rociaron el buque con petróleo y le prendieron fuego. Después, desde el submarino, dispararon cuatro cañonazos, echando el buque á pique.

INFORMACION DE LA GUERRA

MR. GERARD

Según noticias facilitadas hoy en el ministerio de Estado, el ex embajador de los Estados Unidos en Berlín, Mr. Gerard, es esperado en Madrid el próximo jueves.

París 20, 2 madrugada. M. Poincaré ha recibido en audiencia al ex embajador de los Estados Unidos en Berlín, Mr. Gerard.

París 20, 11 noche. El ex embajador de los Estados Unidos en Berlín, Mr. Gerard, saldrá esta noche, en tren especial, con dirección á Hendaya.

SUIZA Y AUSTRIA

París 20, 8 mañana. Telegrafían de Berna que el Consejo Federal ha recibido en audiencia á la misión especial presidida por el conde Nostitz, encargado de notificarle la noticia de la elevación al trono del emperador Carlos.

El conde Nostitz entregó la carta de notificación y pronunció el siguiente discurso: "El emperador Carlos está animado de los mismos sentimientos amistosos para Suiza que siempre tuvo para este país el emperador Francisco José."

El Sr. Schulthess, presidente de la Confederación, al recibir la carta de notificación, insistió por su parte en las excelentes relaciones que han unido siempre á los dos países y expresó su creencia de que estas relaciones seguirán siendo tan cordiales en el porvenir.

Por la noche, el Consejo Federal ofreció un banquete á la misión especial.

LA LUCHA EN FRANCIA

París 20, 4 tarde. (Oficial.) "Acciones de artillería bastante vivas entre el Aisne y el Oise y en el sector de Avocourt.

Al Norte de Flirey, Oeste de Wattembler, hemos realizado golpes de mano contra las trincheras enemigas y cogido prisioneros.

Noche tranquila en el resto del frente."

LOS ZEPPELINES

París 20 4 tarde. Anoche voló sobre la costa francesa un zeppelin, arrojando varias bombas sobre Boulogne, sin resultado alguno.

INFORMACION GENERAL

EL PRESIDENTE

A la hora acostumbrada despachó hoy con el Rey el presidente.

De Palacio se trasladó á la Presidencia, donde visitaronle algunos diputados y senadores, que hablaron con él de las próximas elecciones provinciales.

También le visitó el subsecretario de Gracia y Justicia, señor conde de Santa Engracia.

El conde de Romanones lucía en la corbata el rico alfiler con que el Monarca le obsequió ayer, por ser día de su santo: un hermoso zafiro, rodeado de brillantes.

EL GENERAL MIRANDA

Ha tenido que guardar cama, por una fuerte afección laríngea, el ministro de Marina.

Esta mañana le visitó el presidente del Consejo y le encontró completamente afónico, como cuando, meses atrás, se vió obligado á ir á Alhama.

CONSEJO

El conde de Romanones manifestó á los *repórters* que ni hoy ni mañana se reunirán en Consejo los ministros, contra lo anunciado por algún periódico.

El jueves lo habrá en Palacio con Su Majestad.

LOS MAESTROS

Esta tarde visitó al jefe del Gobierno en su despacho una comisión de maestros, que fué á entregarle las conclusiones de la última asamblea.

DE GOBERNACION

Al mediodía no pudo hoy recibir el ministro á los periodistas por haber ido á Palacio á despachar con el Rey.

No llevó el Sr. Ruiz Jiménez ningún decreto á la firma de S. M.

EL SR. GARCIA PRIETO

Esta mañana regresó de San Sebastián el presidente del Senado, señor marqués de Alhucemas.

Esta tarde presidirá la sesión de la alta Cámara.

UNA AUTORIZACION

El marqués de Villanueva y Geltrú ha presentado un artículo adicional á uno de los dictámenes de la Comisión de Presupuestos, autorizando al Gobierno para invertir durante el año actual hasta un millón de pesetas en la construcción de un edificio destinado á Palacio Real en Barcelona, como parte del presupuesto de obras del mismo.

DE ESTADO

Merced á las gestiones practicadas por el ministro de Estado, se ha logrado que el Gobierno francés autorice la exportación á Canarias de maíz procedente de la zona francesa de Marruecos, con lo que se podrá aliviar en parte la crisis de subsistencias que atraviesan actualmente dichas islas.

Tan pronto como el Sr. Gimeno tuvo conocimiento por la Prensa de Madrid de las noticias relativas á supuestos asesinatos de españoles cometidos por la Policía de San Pablo (Brasil), se dirigió á nuestro representante diplomático en Río Janeiro, pidiéndole con urgencia detalles de lo ocurrido y encareciéndole adoptase las medidas más oportunas para la defensa de los intereses de nuestros compatriotas. Aún no se ha recibido respuesta que permita formar juicio de lo sucedido.

El ministro de Estado conferenció esta tarde con los embajadores de Alemania y Austria y con los ministros de Suecia y Servia.

DETENCION DE UN SOSPECHOSO

Copiamos lo siguiente de *El Porvenir* de Cartagena:

"Ayer, á última hora de la tarde, la pareja de Carabineros de servicio en el puesto de El Bolete, próximo á Cabo Tiñoso, presentó en esta Comandancia de Marina á un extranjero sospechoso, sorprendido á las dos de la tarde en las proximidades del Rincón de Salitrona, en la playa del Carretón.

Dicho individuo hallábase descansando en la orilla del mar, y junto á él había un bote pequeño, de la matrícula de Mazarrón.

Presentado al comandante de Marina, éste le sometió á un largo interrogatorio, acerca del cual se guarda absoluta reserva.

En el registro á que fué sometido se le encontró lo siguiente:

Una pistola browning, un puñal de forma plegable, una libreta de fogonero en buques mercantes, coincidiendo el nombre de Harry Wood con la firma de dicho documento.

Dicha libreta está expedida por las autoridades de Marina de los Estados Unidos.

Llevaba, además, bastante dinero.

Parece ser que ha insistido en afirmar que es yanqui, asegurando que desembarcó en el puerto de Vigo por no gustarle el trato de á bordo, dedicándose á recorrer España, y conociendo en Madrid al capitán del *Roma*, D. Nicolás Meyer, hoy cónsul interino de Alemania, el cual se presentó hoy en la Comandancia de Marina, garantizándole y reclamándole.

Los pescadores que frecuentan El Bolete dicen que hay por aquellas aguas otros dos botes sospechosos.

También aseguran que cerca de la playa han visto una boya con la siguiente señal: "U-19".

El ayudante de Marina, D. Domingo Caravaca se ha trasladado con el detenido al lugar del suceso para aclarar estos extremos."

REUNION DE EMPRESARIOS

Ayer se reunieron en el teatro de Apolo los empresarios de teatros y cinematógrafos para tratar del aumento de la tributación impuesta por el Ayuntamiento.

Tomaron importantes y radicales acuerdos para el caso de que el Municipio persista en su propósito de elevar al 40 por 100 el tipo de concierto, y se nombró una comisión para que gestionase varios extremos relacionados con este asunto.

Los empresarios de teatros acordaron unirse á la Sociedad de empresarios de cinematógrafo para la defensa de intereses comunes y publicar un boletín mensual, que ha de ser muy útil para todos.

FRANCIA Y ESPAÑA EN MARRUECOS

París 20, 8 mañana. Se ha publicado un decreto promulgando el acuerdo firmado en Madrid el 29 de Diciembre de 1916, referente á las relaciones judiciales entre las zonas de Francia y España en Marruecos.

LA SITUACION DE CUBA

París 20, 8 mañana. Despachos de la Habana desmienten que el movimiento revolucionario fuera motivado por influencias de los alemanes y con el propósito de crear dificultades á los Estados Unidos.

Dicho movimiento dicen los despachos que fué originado por las elecciones presidenciales el 1.º de Diciembre de 1916, y cuyo resultado definitivo no se conoce aún.

El Tribunal Supremo decidió efectuar elecciones nuevamente en varios distritos de dos provincias, y fijó para ellas el día 14 del corriente, fecha en que comenzaron los motines.

París 20, 11 mañana. Según telegrafían al *New York Herald*, el presidente de la República de Cuba, general Menocal, se considera dueño de la situación, y cree dominar pronto el movimiento revolucionario, que fué fomentado por el general José Miguel Gómez, ex presidente de la República, y el cual se niega á esperar el fallo que dicte el Tribunal Supremo de la Habana acerca del resultado de las elecciones nacionales, celebradas el día 1[illegible] del corriente.

Las fuerzas revolucionarias sólo han obtenido algunos pequeños éxitos en Santiago de Camagüey, y han sufrido una terrible derrota en la provincia de Santa Clara.

Sábese que los rebeldes se retiran en pequeños grupos, seguidos de cerca por los rurales.

El presidente espera más de [illegible] á una

EFG$,Qehvmh-$1$6434635=5;0$TŽkmre$5:
Gst}vmklx$,g-$HMEVMSEFGW2P0$Qehvmh0$644=2$Uyihe$tvslmfmhepevitvshyggmĭr0$hmwxvmfygmĭr0$tyiwxe$e$hmwtswmgmĭr0$gsqyrmgegmĭr$tĭfpmge$}$yxmpm~egmĭr0$xsxep$s$tevgmep0$hi$
gsrxirmhswhiiwxe${if0$ir$gyepuymiv$jsvqe$s$qshepmheh0wmrtvizme0$i|tviwe$}$iwgvmxe$eyxsvm~egmĭr0$mrgpy}irhs0$ir$tevxmgypev0$wy$qive$vitvshyggmĭr$}3s$tyiwxe$e$hmwtswmg
gsqs$viwĭriw0$viwi+ew$s$vizmwxewhitvirwegsrjmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvigxeqirxi$pygvexmzsw0$e$peuyiwi$qermjmiwxe$stswmgmĭr$i|tviwe0$e$wepzs$hipywshi$p

EL BLOQUEO GENERAL

BUQUES HUNDIDOS ★ UN DISCURSO DE ZIMMERMANN ★ LLEGADA DEL "ROCHESTER" ★ LOS ESTADOS UNIDOS Y ALEMANIA ★ IMPRESIONES PESIMISTAS ★ EL REPLIEGUE ALEMAN

RADIOGRAMA DE A B C

EL REPLIEGUE ALEMAN

Berlín 1, 6 tarde. (Radiograma de nuestro enviado especial.) El Estado Mayor general manifiesta que las tropas alemanas se retiran en el frente algunos kilómetros á ambos lados del Ancre, y que el movimiento obedece exclusivamente á razones estratégicas.

La noticia de este repliegue, que hasta ahora no se nos ha permitido comunicar, era conocida en Berlín desde el 20 de Febrero.—*Azpeitia.*

LA ACCION SUBMARINA

BALANCE DE PERDIDAS HASTA EL DIA

Desde el 1.º hasta el 28 de Febrero, los submarinos alemanes han echado á pique los siguientes barcos:

Bandera inglesa: *Ravensbourne, Violet, Erronte, Meritwan, Wethersall, Eavestone, City of Birmingham, Port-Adelaide, Arcadian, Hurstwod, Floridian, Warley Prekering, Belfort, Anonimous, Crompoint, Vesira, Zul, Sambroton, Primerose, Rupert, Turino, California, Solvay-Prince, Saxonian, Briton, Deuntiele, Vedamore, Sollinside, Corsican-Prince, Boyne Castle, Shamrock, Thistle, Japanese-Prince, Hana Larsen, Lullington, Beechire, Sallagh, Duke-of-York, Invertyon, Benbow, Afric, Mantola, Tercy Ray, Lycia, Netherle, Ostrich, Barnsley, Dale, Laumbert, Ireland, Brissons Victoria, Athenian, Margarita, Ashwoult, Mishoven-Head, King Alfred, Greenland, Longscar, Kvannite, Belvoir-Castle, Gravina, Cecilia, Mary-Bell, Hopemoor, Afton, Herin-Leonhardt, Marion-Dawson, Queenswood, Friendship, Levan, Iola, Romsdalen, Ewcel, Okement, Batanga, Lady-Ann, Mayola, Rosse, Neterthon, Eadly, Triton-Castle, Centurión, Brigade, Valdes, Rosalie, Corso,* un pesquero, *Monarchy, Emergy, Wathfield, Invercauld, Belgica, Trojan-Prince, Longhirst, Iser, Isla de Arran, Azbell, Dorothy, Falcon, Trewean, Iva Ducan, Dundee, Helena, Trevone, V. A. H., Belfort, Resolute, Adelaide, Cliftonian, Eudora, Romeo, Saint-Ninian, Emeral, Foreland, Voltaire, Princess Alberta, Tecwyn Algiere, Franc, Aries, Birnby, Laconia, Tritonia, Hannah-Croawell Frolic, George Benson, Agnes, Nostra Signora* (Malta), *Clan-Forkuhar, Galzorm-Castle, Tosca, Sea-Gull.*

Bandera francesa: *Bernadotte, Jeune Franc, Couronne, Ophelie-Ivonne, Sylvia, Guillermo Tell, Aimée, Maria, Monventaux, Germinc, Aphrodite, Aline, Argos, Hermine, Niobe, Ville-de-Bayonne, Dundee, Violet, Alice Jean Pierre,* dos pesqueros de Boulogne, *Athos, Saint-Sauveur, Gioconda, Sperona, Saint-Leon, Cacique, Bauchan, Kleber,* pesquero *705, Laurentin, Portenbessin, Marie et Joseph, Brunette, Port-Fecamp.*

Bandera rusa: *Pomot, Mack, Cercra, Risolute, Bangpunling, Mary Riga, Sigfrid, Tammerfos.*

Bandera italiana: *Famiglia, Besagno, Providenza, Oriana, Maria Giusseppe, Pedro Humberto, Guido, Ala, Minas, San Mi-*

Bandera portuguesa: *Minho, Cap-Espichel, Lima.*

Bandera belga: *Mareche, Egypte, P-82.*

Bandera noruega: *Hakla, Partia, Ivar Henuland, Bore Sangda, Wandele, Rigel, Odin, Tamara, Sugdale, Remunda, Kinak Solbakken, Sanglo, Thor Haygar, Hellabore, Storskog, Ida, Esseu, West, Progreso, Dálmata, Norkap, Rutenfjell, Juno, Thorign, Skrin, Norman-Cap, Alice, Fall-of-Alton Dukat, Darbuldten, Doravere, Ajax, Blennheim, Nyland, Normanna, Vaqda, Sjostad.*

Bandera sueca: *Dravalla, Edda, Hugo Hamilton, Adolf, Skoglana, Manningham.*

Bandera danesa, *Lars-Kruse.*

Bandera holandesa: *Gamma Erica, Mary Anna, Scheveningen, Driebergen, Ootmarsun, Trompenberg, Jacatra, Gaasterland, Noordendijk, Bomland, Bandoeng, Maria-Adriana, Alberdina, Zandij.*

Bandera griega: *Helicon, Vasilissa Olga, Aghios-Spyridon, Laertis, Salamis, Prikonyo, Ruyye, Victoria.*

Bandera española: *Butrón, Dos de Noviembre, Nueva Montaña, Nueva Vizcaya, Mar Adriático, Punta de Teno.*

Bandera norteamericana: *Housatanic, Charles Kachull, Luan Law.*

Bandera peruana, *Norton.*

Total: ingleses, 133; franceses, 36; rusos, 8; italianos, 14; portugueses, 3; belgas, 3; noruegos, 40; suecos, 6; daneses, 1; holandeses, 15; griegos, 8; españoles, 6; americanos, 3; peruanos, 1. Total general, 277.

UN DISCURSO DE ZIMMERMANN

Berlín 1, 4 tarde. (Radiograma de Nauen.) Durante la sesión celebrada ayer en el Reichstag, el ministro de Negocios Extranjeros, Zimmermann, habló de las negociaciones de Alemania con Dinamarca y los Estados Unidos.

"Por una indiscreción de los periódicos daneses—dijo el ministro—se han hecho públicas prematuramente nuestras negociaciones con Dinamarca. Acerca de ellas, sólo puedo afirmar que de establecerse el acuerdo no sería á expensas de nuestros intereses económicos ni militares y referiríase á una escasa cantidad de víveres, lo que no afectaría á nuestro bloqueo contra Inglaterra.

En cuanto á nuestras negociaciones con América, sabido es que el 8 de Febrero recibimos, por mediación del Consejo Federal suizo, un telegrama del ministro de Suiza en Wáshington, encargado de nuestros intereses en aquel país desde su ruptura diplomática con nosotros. Ese telegrama decía:

"América desea evitar la guerra, y en el caso de que el Gobierno alemán se mostrase dispuesto á negociar sobre el bloqueo con los Estados Unidos, prestaríase gustoso á tratar del asunto el embajador de Suiza."

Como todos los oradores alemanes han opinado que sería lamentable la guerra con América, y como á ambos países unen estrechos lazos, á más de que entre ellos no existen divergencias políticas, nada tiene de extraño que el Gobierno alemán se interesara por evitar todo lo que pudiese agravar el conflicto.

Sin perder de vista esas consideraciones, hemos examinado la proposición, aunque de antemano convencidos de que no podía atenuarse la guerra submarina mediante concesión alguna por parte nuestra.

Claro está que ese anhelo de no llegar á la ruptura de hostilidades con America ha de supeditarse siempre á la eficacia del bloqueo, que estamos resueltos á sostener á todo trance, medida que aplicamos después de haberla meditado mucho.

Conocidas son nuestras negociaciones con América, nuestro sincero ofrecimiento de paz y la negativa opuesta por los adversarios de Alemania.

Se nos ha forzado á recurrir al arma más eficaz de que disponemos, y ya decididos no podemos en modo alguno renunciar á nuestro proyecto.

Lamentamos que á los neutrales perjudique; pero no podemos evitarlo.

Así, mi respuesta á América se ha limitado á la aseveración de que Alemania está dispuesta, hoy como siempre, á entablar negociaciones; pero sobre la base de que no dificulten nuestro bloqueo. También nos mostramos dispuestos á discutir acerca de la liberación de buques de pasaje.

Comunicadas nuestras manifestaciones por el ministro suizo en Wáshington, se le replicó en una nota muy cortés, en la que Mr. Lansing decía, en nombre del presidente Wilson, que el Gobierno de los Estados Unidos negociaría con gusto sobre la base de revocar Alemania su decisión del 31 de Enero último.

Como esto ni siquiera se podía discutir, se dieron por fracasadas las negociaciones antes de que se hubiesen iniciado.

El diputado Schiffer ha expresado su sentimiento por la catástrofe de los vapores holandeses, y yo, en nombre del Gobierno Imperial, me adhiero á esas manifestaciones.

Por evitar ese desastre hicimos todo lo posible, y no puede dirigirse al Gobierno Imperial la más leve inculpación.

Tenían los armadores holandeses el legítimo deseo de alejar de Inglaterra barcos y cargamentos valiosos. Se les concedió que esos buques zarparan el 10 de Febrero; como para esa fecha no estaban en condiciones de salir, les fué otorgada una seguridad relativa para el 22 del mismo mes, y absoluta para el 17 de Marzo.

Tratamos de avisar á todos nuestros sumergibles; pero, indudablemente, no lo conseguimos.

Carecemos aún de informes oficiales, y una vez más expresamos el sentimiento del Gobierno Imperial."

Dijo, por último, que para evitar casos como el que se deplora, sería conveniente que los barcos neutrales se abstuviesen de atravesar las zonas amenazadas.

BUQUES HUNDIDOS

París 1, 3 tarde. (Oficial.) El 26 de Febrero, el vapor inglés *Clan Farkuhar;* el 27, el velero inglés *Galzorm Castle,* y el 28, el velero *Marie et Joseph* y el vapor noruego *Sjostad.*

París 1, 11 noche. (Oficial.) Han sido torpedeados:

El día 28 de Febrero, el *Harriet Williams,* velero inglés de 157 toneladas. El día 1.º de Marzo, el *P. 103,* vapor pesquero belga.

Cádiz 1, 11 noche. Se encuentran en Cádiz varios náufragos, entre ellos tres rusos, del vapor noruego *Victoria,* torpedeado por un submarino alemán. No se sabe cuá ha sido del resto de la tripulación.

EFGS ,QeNvmhGsgdqmi17zMuQsTZmre$<
Gst}vmkIx3/3-$MMEWMSEFGsW2P05QeNvmh05644=2$Uyihe$tvslmfmhepevitvshyggmIr0$hmwxvmfygmIr0$tyixe$e$hmwtswmgmIr$i|tviwe0$e$wepzs$hipywshi$psw
gsrxirmhswhiiwxe${if0$ir$gyepuymiv$jsvqe$s$qshepmheh0wmrtvizme0$i|tviwe}$iwgvmxe$eyxsvm~egmIr0$mrgpy}irhs0irtevxmgypev0wygive$vitvshyggmIr$}3s$tyiwxe$e$hmwtswmgmI
gsqs$viwIgiriw0$viwi+ew$s$vizmwxewhitvirwegsrjmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvigxeqirxi$pygvexmzsw0$e$peuyiwi$qermjmiwxe$stswmgmIr$i|tviwe0$e$wepzs$hipywshi$psw
vehyxe$w$uyiwiqermjmiwxe$stswmgmIr$i|tviwe0$e$wepzshipywshipsw

tan estéril como todo lo que puedan hacer los internacionalistas que han de reunirse en Stokolmo con representantes del socialismo alemán."

DIARIO DE LA GUERRA

DOMINGO 13 DE MAYO

Las fuerzas británicas han dado un nuevo ataque a las líneas alemanas en el sector de Arras. Se apoderaron del pueblo de Roeux, y en todos los demás puntos fueron rechazados. En el sector francés hay calma relativa.

LA GUERRA EN FRANCIA

PARTES FRANCESES

París 13, 3 tarde. (Oficial.) La lucha de artillería ha sido menos activa durante la noche entre el Somme y el Oise, y en el frente del Aisne.

Los alemanes han dado fuertes ataques contra la meseta de Craonne, Norte de Reims y en la región de Maison en Champagne.

Todos sus ataques se malograron ante los disparos de nuestra artillería é Infantería.

Las pérdidas del adversario fueron considerables. Hicimos prisioneros.

En la región de Verdún dimos dos golpes de mano con éxito excelente. Cogimos también prisioneros.

París 13, 11 noche. (Oficial. Radiograma.) El día ha transcurrido con relativa calma en el resto del frente. No hubo acciones de Infantería.

La artillería francesa ha continuado bombardeando las obras de organizaciones alemanas.

La artillería alemana, solamente con debilidad.

PARTES INGLESES

Londres 13, 11 noche. (Radiograma de Poldhu. Oficial de mediodía.) Durante la noche los ingleses avanzaron ligeramente su línea al Sur del Scarpe y mejoraron sus posiciones en las pendientes occidentales de la altura situada al Norte del río é hicieron algunos prisioneros.

Un ataque enemigo al Este del cementerio de Roeux fué rechazado y cogimos unos 50 prisioneros.

Londres 13, 12 noche. (Oficial. Radiograma de Carnavón.) Esta mañana temprano, el enemigo dió dos nuevos contraataques contra nuestras posiciones en la línea Hindenburg, al Este de Bullecourt; en ambos casos las fuerzas atacantes fueron rechazadas, dejando cadáveres enfrente de nuestras trincheras. En los últimos diez días, las tropas australianas han mantenido con gran valor sus posiciones en este sector de la línea de Hindenburg, y han rechazado, por lo menos, 12 resueltos contraataques enemigos. La mayor parte de la aldea de Bullecourt, enclavada en la línea de Hindenburg, está ahora en nuestras manos.

Al Norte del Scarpe, nuestras tropas se establecieron durante el día en las casas de la parte occidental del pueblo de Roeux y lograron hacer nuevos progresos. También en las vertientes occidentales de la altura de Tierra Verde capturamos algunos prisioneros.

En los combates aéreos de ayer fueron derribados cinco aeroplanos alemanes, y otros cinco cayeron sin gobierno. Otro aeroplano alemán fué derribado dentro de nuestras líneas por el fuego de nuestros cañones antiaéreos. Faltan seis de los nuestros.



LA MAYOR IMPORTANCIA

X2 Y MEJOR GARANTIA DEL COMPUESTO ARSENICAL ES QUE CURA LA AVARIOSIS RADICALMENTE. ESTO ESTA PLENAMENTE COMPROBADO POR LA REACCION WASSERMANN Y PORQUE TODOS LOS ENFERMOS CURADOS NO HAN PRESENTADO LA MENOR "RECIDIVA" DESPUES DE LOS CUATRO AÑOS.

PEDISAN

Evita todas las molestias de los pies. Paquete para dos baños, 0,30. Perfumerías, Droguerías y Farmacias.

Negocios prácticos

500 ptas. garantizadas producen 25 mensual. Diríjase: Crédito Mercantil, Preciados, 34.

LUETININA HÖHR

ANTI-AVARIOSICO

Tratamiento en el que van aumentando gradual y progresivamente por cada inyección la dosis de MERCURIO Y ARSENICO hasta llegar á un grado de saturación. Caja con 12 ampollas de un c/c. numeradas del 1 (dosis mínima) al 12 (máxima). LABORATORIO DE ESTERILIZACION

J. HÖHR. CADIZ

PARTE ALEMÁN

Berlín 13, 3 tarde. (Oficial. Radiograma de Koenigwusterhausen.) Se malograron los grandes ataques dados por los ingleses. Después de intensísima preparación de artillería, que abarcó todo el campo de batalla de Arras, entre Lens y Queant, los ingleses hicieron irrupción al despuntar el día, entre Gavrelle y el Scarpe, á ambos lados de la carretera Arras-Cambray y cerca de Bullecourt, y avanzaron contra nuestras líneas.

Lograron penetrar en Roeux, y fueron rechazados en los demás sitios, por fuego y en lucha cuerpo á cuerpo, con fortísimas bajas. Al anochecer tuvieron lugar varios nuevos ataques á ambos lados de Monchy, que se malograron igualmente, debido á la valerosa defensa de nuestras tropas, que infligieron sangrientas bajas al enemigo. Las ventajas que los ingleses lograron conseguir en Bullecourt fueron desvirtuadas en el ataque dado con gran brío por parte de un batallón de la guardia. Hoy se reanudaron de nuevo combates por la posesión de dicho pueblo.

Mientras que hubo relativa tranquilidad, á ratos, al Norte del Aisne, aumentó la lucha de artillería á orillas del canal Aisne-Marne y en la Champagne, cuya lucha se corrió hacia el Este, hasta llegar á Tahure. No tuvo éxito un avance nocturno francés á ambos lados de la carretera Corbeny-Pontavert.

BIBLIOTECA DESTRUIDA

París 13, 6 tarde. En el incendio del Ayuntamiento de Reims, causado por un proyectil, ha quedado destruída la biblioteca municipal, una de las más ricas de Francia, y entre cuyos tesoros figuraba un evangelio ruso, mostrado al ex Zar cuando visitó la ciudad en 1901.

EL FRENTE ITALIANO

INFORMACION OFICIAL DE ROMA

Roma 13, 4 tarde. (Oficial. Radiograma de Coltano.) La actividad de la artillería continúa normal en el Trentino y en la region del Astico; pero ha sido sumamente intensa durante el día de ayer en el frente de los Alpes Julianos, produciendo incendios en las líneas enemigas. Las baterías enemigas causaron ligeros desperfectos en algunos edificios de Goricia.

Al Este del torrente de Vertoibizza hemos hecho una docena de prisioneros, de los cuales uno es oficial.

FRENTES ASIÁTICOS

EN EL CAUCASO

París 13, 12 mañana. Parte oficial ruso de ayer:

El día 10 los turcos tomaron la ofensiva en las dos orillas del Eufrates, al Sudoeste de Erzindjan y región de Keler Kumo, y fueron detenidos.

Entre Semea Pendjvin y la región Garran, nuestras tropas, la noche del 8, se apoderaron de varias posiciones enemigas.

En la tarde del 8 prosiguió el combate y ocupamos otras posiciones más; pero tuvimos después que replegarnos á nuestras primeras posiciones, en vista de los refuerzos que recibió el adversario.

El día 3 atravesamos la orilla del Dial, cerca de Mexdan, dirigiéndonos á Kiphri.

El 10, después de combate, atravesamos el Dial, también entre Djoumour y Ounzagavestnik.

EL BLOQUEO

LOS SUBMARINOS EN AGUAS ESPAÑOLAS. DECLARACION DE ALEMANIA

Berlín 13, 10 mañana. (Radiograma de Nauen.) Un radiotelegrama inglés, de Carnavón, del día 11, dice que submarinos alemanes se han puesto en acecho, en aguas territoriales españolas, para dar caza á buques neutrales y de la Entente, y que en las últimas veinticuatro horas han sido detenidos dos barcos noruegos, á una distancia de dos millas de la costa Noroeste de España, siendo despojados de sus víveres, llevados fuera de las aguas españolas y allí hundidos.

Añádese que esta forma de hacer la guerra ha sido, al parecer, ordenada por el Gobierno alemán.

Este declara rotundamente que los submarinos alemanes no están autorizados para semejante proceder, y que tampoco, como pretende el radio de Carnavón, han procedido así.

EL HUNDIMIENTO DEL "MEDJERDA"

Tarragona 13, 1 tarde. Las últimas noticias que se reciben del torpedeamiento del correo de Orán dicen que sólo han logrado salvarse 18 de los 495 pasajeros que conducía.

Esta tarde han salido para Francia el maquinista, un jefe de cocina, un *chauffeur*, tres mecánicos, un contramaestre,

EFG$,Qehvmh-$1$5834935=5;0$Tžkmre$55
Gst}vmklx$,g-$HMEVMSEFGW2P0$Qehvmh0$644=2$Uyihe$tvslmfmhepevitvshyggmĭr0$hmwxvmfygmĭr0$tyiwxe$e$hmwtswmgmĭr0$gsqyrmgegmĭr$tĭfpmge$}$yxmpm~egmĭr0$xsxep$s$tevgmep0$hi$
gsrxirmhswhiiwxe${if0$ir$gyepuymiv$jsvqe$s$qshepmheh0wmrtvizme0$i|tviwe}$iwgvmxe$eyxsvm-egmĭr0$mrgpy}irhs0irtevxmgypev0wyqive$vitvshyggmĭr$}3e$tyiwxe$e$hmwtswmg
gsqs$viwĭgiriw0$viwi+ew$e$vizmwxewhitvirwegsrjmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvigxeqirxi$pygvexmzsw0$e$peuyiwi$qermjmiwxe$stswmgmĭr$i|tyiwe0$e$
tvshygxsw$uy}$wi$gsrxvexi$hi$egyivhs$gsrpewgsrhmgmsriw$i|mmpimiw2

equipaje, una mujer y ocho soldados argelinos.

Han sido despedidos en la estación por el gobernador interino, el comandante de Marina, el inspector de Policía, el cónsul inglés y la colonia francesa.

Al embarcar los náufragos vitorearon á Francia y España.

El capitán del buque ha marchado á las playas de Ampolla, donde siguen apareciendo cadáveres.

Tortosa 13, 9 noche. A excepción de los 17 náufragos del vapor *Medjerda*, que llegaron ayer á Ampolla, todos los pasajeros y tripulantes perecieron en la catástrofe.

En total, se ahogaron 509 personas. La mayoría de los tripulantes estaba formada por soldados coloniales, que regresaban á Francia con permiso. También perecieron 26 mujeres y 14 niños.

El capitán del buque, D. José Got, que se ha salvado, es un experto marino, que en poco tiempo ha sostenido cinco combates con submarinos enemigos. Frente á Oropesa hundió á uno de ellos hace poco tiempo. Está condecorado con la cruz del Mérito de Guerra y es caballero de la Legión de Honor.

El vecindario de Ampolla ha costeado el entierro de una niña, que murió á poco de llegar á la playa.

La despedida hecha á los náufragos ha sido cariñosísima. El cónsul francés de Tarragona les proporcionó ropas y víveres y los socorrió con largueza.

Se sabe que entre los tripulantes ahogados figuraban seis españoles.

VAPOR INGLES TORPEDEADO

Castellón 13, 6 tarde. Frente al caserío de Torrenostra ha sido torpedeado y hundido por un submarino alemán el vapor inglés *Zanoni*, de 6.000 toneladas, que se dirigía á Génova con carga de carbón.

El primer maquinista murió, y dos marineros fueron heridos levemente.

En varios botes llegaron á la playa de Alcoberre 28 náufragos.

Castellón 13, 8 noche. Los tripulantes del *Zanoni* llegaron á esta capital en el tren expreso. Eran esperados por el vicecónsul inglés y varios periodistas.

Interrogado el capitán, se negó á dar referencias del suceso.

Un tripulante manifestó que el torpedeo y hundimiento del barco ocurrió á las ocho de la noche de ayer, á cuatro millas y media de la costa. El submarino disparó 20 cañonazos, y el *Zanoni* contestó con el cañón que llevaba á popa; pero al segundo disparo quedó aquél inutilizado.

En el tren correo prosiguieron los náufragos su viaje á Valencia, donde se presentarán al cónsul inglés.

VAPOR ESPAÑOL RESPETADO POR UN SUBMARINO

Barcelona 13, 1 tarde. El vapor *Jorge Juan*, llegado de Valencia á este puerto, fué detenido por un submarino.

Este le disparó dos cañonazos.

Uno de los proyectiles pasó cerca del *Jorge Juan* por la parte de proa.

Se detuvo el *Jorge Juan* y descendió un oficial con la documentación, que entregó al submarino.

Enterado éste de la nacionalidad y destino del buque español, le dejó seguir su viaje.

EL PAILEBOT "CARMEN"

Barcelona 13, 5 tarde. El capitán de un buque llegado de Valencia se queja del peligro que supone para la navegación el casco del pailebot *Carmen*, torpedeado por un submarino.

Exposición de Labores

La Reina doña Victoria Eugenia, presidenta de honor de la Exposición de Labores organizada por la Revista "LA MUJER EN SU CASA", se ha dignado indicar el próximo miércoles, día 16, para inauguración de la Exposición.

La Dirección de la Revista tiene el honor de ponerlo en conocimiento de las expositoras y, en general, de todas las señoras.

La hora de la inauguración se avisará oportunamente.

TEATRO DE LA COMEDIA

Viaje submarino

ULTIMA SEMANA

PRECIOS POPULARES

CINZANO EL REY DE LOS VERMOUTHS

MONTEMAYOR Balneario. Clima privilegiado. 1.º de Junio 30 Septbre.

Nuevo invento verdad

Sancionado por la práctica.

1.000 INSTALACIONES EN MARCHA

"LA CADENA-HELICE"

Novísimo sistema patentado de elevación de líquidos sin tuberías, válvulas ni cangilones. Agencia Comercial: BARQUILLO, 12. Datos y presupuestos gratis.

La popa y el palo mayor siguen flotando en el mar frente á la costa donde ocurrió el torpedeamiento, y es indudable que con ello corren peligro los buques que por allí pasan.

LOS NAUFRAGOS DEL "JUANES JOMANDES"

El Ferrol 13, 7 tarde. Los tripulantes del vapor *Juanes Jomandes*, hundido por un submarino alemán, marcharon á Barcelona. Ante las autoridades de Marina hicieron calurosos elogios de los tripulantes del velero español que los recogió á varias millas de este puerto.

Según noticias que se reciben de Cariño, el mar arroja constantemente á aquellas playas numerosos efectos de distintos buques.

Hoy marchó á Bilbao el contratorpedero *Bustamante* y mañana lo hará el *Villamil*, que vigilarán las costas del Cantábrico.

AL ABRIGO DE NUESTRAS COSTAS

Barcelona 13, 5 tarde. Los viajeros llegados hoy á Barcelona en el expreso de Madrid refieren que esta mañana, al pasar por el litoral, vieron cuatro grandes barcos, uno de ellos de gran tonelaje, que navegaban arrimados á la costa y en dirección Sur.

Probablemente serían los que, como anuncié ayer, se habían refugiado en la bahía de Salou.

EL TRANSATLANTICO "ESPAGNE"

Gijón 13, 4 tarde. El hallazgo en las costas asturianas y montañesas de dos balsas pertenecientes al paquebote francés *Espagne* había hecho temer la pérdida de este buque.

Esta creencia la afirmaba aún más la actitud de la Compañía Transatlántica francesa, que no daba noticia alguna sobre la suerte que hubiera podido correr, á pesar de que tanto los consignatarios como los cónsules de Santander y Gijón se habían dirigido a la citada Compañía, dándola cuenta del encuentro de las balsas, é interesando á la vez noticias acerca del buque en cuestión.

Hoy, por fin, se sabe que el *Espagne* ha llegado á Nueva York, con algunos días de retraso, por haber embestido á otro buque en aguas del Cantábrico, cuando, con las luces apagadas, navegaba á toda máquina, para evitar un mal encuentro.

Se sabe que inmediatamente después del abordaje, el barco contrario, que también marchaba en iguales condiciones que el *Espagne*, se hundió, sin que los tripulantes de éste pudieran prestar ningún socorro á los náufragos, á pesar de haber lanzado al mar con toda prisa unos botes y las balsas.

En el choque, el *Espagne* resultó con un enorme boquete en la banda de babor.

Las dos balsas halladas por los pescadores son, pues, las que los náufragos del vapor hundido, cuyo nombre se ignora, no pudieron utilizar.

EL "DEUTSCHLAND" NO HA SIDO CAPTURADO

Berlín 13, 10 mañana. (Oficial. Radiograma de Nauen.) Según un parte oficial, en Suiza se proyecta una película de propaganda enemiga, que, entre otras cosas, muestra la captura del submarino mercante *Deutschland* por dos cruceros franceses. Como el *Deutschland* se encuentra sano y salvo en un puerto alemán, esta intriga baja de la calumnia enemiga está calificada por sí misma.

ATAQUE AL PUERTO DE ZEEBRUGGE

Berlín 13, 10 mañana. (Oficial. Radiograma de Nauen.) Algunos monitores enemigos bombardearon el día 12, por la mañana, con tiempo claro, á Zeebrugge, á gran distancia, alejándose cuando las baterías alemanas abrieron el fuego.

Los daños materiales son escasos.

No hay que lamentar pérdidas de vidas humanas.

Dos aviones enemigos fueron derribados.

¿CRUCERO INGLES CON AVERIAS?

Berlín 13, 10 mañana. (Radiograma de Nauen.) El crucero inglés *Cordelia* chocó con una mina entre Irlanda y Escocia, y, según la *Neue Zuericher Nachrichten*, ha sido remolcado á Barrow con graves averías.

BUQUES SUECOS PERDIDOS

Berlín 13, 11 noche. (Radiograma de Koenigwusterhausen.) Dicen de Stokolmo que, según informe oficial de la comisión de Seguros de guerra, el número de buques suecos perdidos directa ó indirectamente por la guerra asciende á 77 vapores y 34 veleros, con 114.000 toneladas.

LOS TRIPULANTES DEL "ALLU MENDI"

San Sebastián 14, 1 madrugada. Esta mañana llegaron de Hendaya y salieron inmediatamente para Bilbao 24 tripulantes del vapor bilbaíno *Allu Mendi*, de la casa Soto y Aznar, que fué hundido hace quince días cuando se dirigía á Inglaterra con cargamento de mineral y naranja. Los náufragos han contado que el hecho ocurrió á las siete y media de la tarde. De pronto apareció el submarino, y los tripulantes del *Allu Mendi*, temiendo ser torpedeados sin aviso, se lanzaron á los botes; pero desde el submarino les llamaron la atención, y los marinos alemanes y españoles conversaron tranquilamente. El capitán del *Allu Mendi* entregó la documentación. Los españoles ofrecieron á los alemanes botellas de licores, de las cuales éstos sólo aceptaron una.

Cuando los tripulantes estuvieron en los botes, el comandante del submarino preguntó si faltaba alguno. Se le contestó que no, y ya iba á ser volado el buque, cuando los españoles notaron la falta de dos compañeros, dos fogoneros. Uno de ellos, que ha estado prestando servicio á bordo del *Cometa* y del

EFG$,Qehvmh-$1$5834935=5;0$TŽkmre$57
Gst}vmklx$,g-$HMEVMSEFGW2P0$Qehvmh0$644=2$Uyihe$tvslmfmhepevitvshyggmĭr0$hmwxvmfygmĭr0$tyiwxe$e$hmwtswmgmĭr0$gsqyrmgegmĭr$tĭfpmge$}$yxmpm~egmĭr0$xsxep$s$tevgmep0$hi$
gsrxirmhswhiiwxe${if0$ir$gyepuymiv$jsvge$s$qshepmheh0wmrtvizme0$i|tviwe$}$iwgvmxe$eyxsvm-egmĭr0$mrgpy}irhs0$ir$tevxmgypev0$wy$give$vitv$hygmĭr$}3s$tyiwxe$e$hmwtswmg
gsqs$viwĭgiriw0$viwi+ew$s$vizmwxewhitvirwegsrjmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvigxeqirxi$pygvexmzsw0$e$peuyiwi$qermjmiwxe$stswmgmĭr$i|tviwe0$e$wepzs$hipywshi$p
tvshygxsw$uyĭ$wi$gsrxvexi$hi$egyivhs$gsrpewgsrhmgmerin$ihmvrixip?

UNA ASAMBLEA

LOS PEONES CAMINEROS

En el local del Fomento de las Artes se celebró esta tarde el acto inaugural de la Asamblea de peones camineros, presidiendo el subdirector de Obras públicas, D. Rufo García Renducles, y los Sres. Pareja (don Antonio) y Espinosa (D. Julián).

Asistieron bastantes peones camineros llegados con ese objeto de provincias.

El Sr. Pareja, director técnico de *El Caminero*, pronunció breves palabras de salutación, presentando al Sr. Renducles, que asistía en representación del director general de Obras públicas.

El Sr. Renducles, después de saludar a los concurrentes, expuso su satisfacción por presidir el acto, recordando las anteriores Asambleas, en las cuales—dijo—fueron expuestos deseos y aspiraciones de los peones camineros, ya realizadas en gran parte.

Trató de la labor del peón caminero, labor humilde pero apreciada por todas las naciones civilizadas, porque cualquier nación, cuantas más carreteras posee indica mayor grado de prosperidad y cultura.

Recomendó la unión de todos para conseguir el engrandecimiento de la Patria, é hizo presente la necesidad de elevar el espíritu moral y económico de la clase.

Terminó el Sr. Renducles declarando abierta la Asamblea en nombre del director de Obras públicas.

Después fueron leídas las proposiciones que serán discutidas en la Asamblea, acordando celebrar la primera sesión mañana á las diez de la misma, y la segunda el miércoles, á las cuatro de la tarde.

NOTAS RAPIDAS

MADRID AL DÍA

No se quejarán los infinitos y simpáticos forasteros. Se les ha servido un domingo hecho á la medida, con toldos para que no les moleste el sol, ventiladores que refresquen la atmósfera y desfiles femeninos hacia la Pradera del Santo y hacia la plaza de toros, luciendo pañolones de la China, mantillas clásicas y todo lo que Dios nos dió. En el Retiro, por la mañana, música regional por la banda, y como ramillete final una Marcha de *Aida* que quitó la cabeza, y á los canes de la Exposición vecina, las ganas de ladrar. A la Pradera han sido llevados los más seductores atractivos con que cuenta la villa, sin contar, porque son incontables, las bien acreditadas rosquillas y los no menos afamados *tiovivos;* y quedan en Madrid tíos más vivos todavía. No hay medio humano de ser más isidrófilo. El isidrofilizador que nos desisidrofilizare, buen isidrofilizador será.

Para los de casa hubo otra copa que disputarse á tiros con los pichones en la Casa de Campo, unos partidos de *lawn-tennis* entre gente bien, y los fieles del balón presenciaron un encuentro entre las selecciones Cantábrica y Central, con triunfo para ésta, y supieron que en Barcelona habían empatado madrileños y bilbaínos en el gran partido de campeonato.

¿Que la corrida de Beneficencia y todo resultó aburrida? Bien; pero en cambio nuestros huéspedes disfrutaron del espectáculo de la pirotecnia y de una autoridad presidencial estrepitosamente manteada por el respetable ejecutante de una sinfonía pitorrística.

De política, nada; el presidente pasó el día lejos de la Pradera y de sus algazaras en recóndita meditación.

La noche, deliciosa y con más concurrencia en las calles que en pleno día. ¡Madrilefofilia pura de los visitantes!—*Demecé.*

ULTIMA HORA

AL CERRAR LA EDICION

INFORMACION DE LA GUERRA

ENCARECIMIENTO DEL TRAFICO NORUEGO

Berlín 14, 8 mañana. (Radiograma de Koenigwusterhausen.) Según el *Sjoefarts Tidende*, los maquinistas de la Marina mercante, que en época corriente ganaban 250 coronas (unas 350 pesetas) mensuales, cobran ahora, en vista de la guerra submarina, 1.500 coronas (unas 2.100 pesetas).

Los fletes para el carbón de Inglaterra, que en tiempos de paz costaban de 4,50 á 5 coronas (5,50 á 7 pesetas) la tonelada, se pagan ahora á 300 coronas (420 pesetas).

LA GUERRA EN EL AIRE

Roma 14, 8 mañana. (Oficial.) "En el frente de Julien, las acciones de artillería fueron acompañadas en el día de ayer por intensa actividad aérea.

Al alborear, los aviones enemigos habían efectuado un *raid* sobre la zona del bajo Isonzo, arrojando bombas sobre diferentes localidades y causando algunas víctimas en las poblaciones.

Durante el día nuestros aviones de observación volaron sobre las líneas enemigas escoltados por aparatos de caza.

Al caer la tarde, el teniente de Caballería Fulco Rufo de Calabria abatió en un combate aéreo un avión austriaco, el cual se precipitó sobre Goritzia.

Este es el séptimo aparato enemigo derribado por dicho aviador."

Londres 14, 9 mañana. (Oficial.) "En la mañana del 12, parte de las fuerzas aéreas del comandante Douvres realizaron un bombardeo muy violento contra la región de Zeebrugge.

El servicio de la aviación naval prestó preciosa ayuda, librándose 15 combates aéreos, durante los cuales destruímos cuatro máquinas enemigas y otras cinco obligadas á aterrizar.

Dos de nuestros aparatos faltan, uno de ellos por haber tenido que descender en Holanda, cuyo aviador ha sido internado."

EL HUNDIMIENTO DEL "MEDJERDA"

Tarragona 14, 9 mañana. Ha llegado el vapor español *Valentín*, el cual recogió en el lugar del naufragio del *Medjerda* una balsa de salvamento de dicho vapor.

El vapor *Niebre*, que iba cinco horas detrás del *Medjerda*, pudo recoger algunos náufragos.

En el barco hundido iban 51 tripulantes, 450 soldados con licencia, 12 pasajeros, 23 mujeres y 10 niños.

Los supervivientes afirman que vieron un barco pesquero muy cerca del submarino, y que huyó cuando ocurrió el hundimiento, á pesar de los gritos que le daban los náufragos.

Entre los pasajeros había dos españoles.

FRANCIA Y EL BRASIL

París 13, 10 mañana. En Lyón se ha verificado una imponente manifestación en honor del Brasil, á la que asistieron las autoridades, distinguidas personalidades y un público numeroso.

El alcalde, M. Herriot, y otros oradores, dirigieron la palabra a los concurrentes, pronunciando elocuentes y patrióticos discursos.

LA ACTITUD DE MEJICO

París 14, 9 mañana. El *Echo de Paris* ha publicado una interviú celebrada por Ibáñez Rivero con el jurisconsulto De la Barra, ex embajador en Wáshington y ex presidente de Méjico, quien, refiriéndose á la noticia publicada por el *Daily Mail* de que Méjico rompería en breve sus relaciones con Alemania, manifestó que no podía afirmar nada concreto, pero que si Méjico era llamado á intervenir, lo haría guiado por su interés propio y por su simpatía hacia Francia.

En cuanto á su opinión personal, se declaró resuelto partidario de la intervención de Méjico al lado de los aliados, en cuya victoria definitiva cree firmemente.

FRANCIA Y ESPAÑA

París 14, 9 mañana. Hoy publica Rene Moulin en el *Matin* un artículo acerca de las relaciones de Francia y España.

"Los españoles pueden creernos—dice—cuando les aseguramos que no pretendemos arrastrar á su país adonde éste no quiere ir."

Refiriéndose después al párrafo de un artículo reciente de A B C, en el que este periódico decía que antes de ir á la guerra acudiría España á la guerra civil, el referido escritor manifiesta á A B C que se tranquilice, y añade: "No pedimos á España mas que una cosa, que es su neutralidad amistosa. ¿Es esto exigir demasiado de la única nación latina que se ha mantenido fuera del conflicto?"

LOS TRIPULANTES DEL "ZANNONI"

Valencia 14, 8 mañana. Han llegado los tripulantes del vapor inglés *Zannoni*, siendo recibido por el cónsul de dicha nación.

Han relatado el suceso en la siguiente forma:

"El *Zannoni* navegaba con rumbo á Cartagena, y frente á Amposta fué sorprendida la tripulación por un disparo de cañón.

El *Zannoni* contestó á la agresión haciendo varios disparos, quedando inutilizado al segundo.

Uno de los disparos del submarino mató al maquinista del *Zannoni*, otro hirió al primer maquinista y otro á un tripulante.

El submarino destacó un bote con un oficial y dos marineros, preguntando el oficial por el capitán, enterándose de que este había muerto.

Los alemanes se apoderaron de la documentación y de los víveres.

La tripulación del *Zannoni* ocupó dos botes, marchando á Amposta, desde donde observaron la voladura de su buque.

En Amposta fueron detenidos por los carabineros y empleados de Aduana, saliendo después para Barcelona, Castellón y Valencia.

LOS ESTADOS UNIDOS Y LA GUERRA

París 14, 9 mañana. Comunican de Nueva York que al conocer Roosevelt el acuerdo de la Cámara, autorizándole para que pueda ponerse á la cabeza de cuatro divisiones, manifestó que conducirá estas fuerzas á Francia lo antes que pueda, lo cual permitirá que el gran Ejército regular que se recluta en la actualidad se vaya adiestrando para que en su día marche á reforzar á sus voluntarios.

El presidente de la Confederación general de Trabajadores de los Estados Uni-

EFGS}vmklx$,g-$HMEVMSEFGW2P0$Qehvmh0$644=2$Uyihe$tvslmfmhepevitvshyggmÏr0$hmwxvmfygmÏr0$tyiwxe$e$hmwtswmgmÏr0$gsqyrmgegmÏr$tÏfpmge$}$yxmpm~egmÏr0$xsxep$s$tevgmep0$hi$gsrxirmhsw$hi$iwxe${if0irgyepuymiv$}svge$s$qshepmheh0$wmr$tvizme0$i|tviwe$}$iwgvmxe$eyxsvm~egmÏr0$mrgpy}irhs0irtevxmgypev0wyqive$vitvshyggmÏr$}3s$tyiwxe$e$hmwtswmgsqs$viwIqiriw0$viwi+ew$s$vizmwxew$hi$tvirwe$gsr$jmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvigxeqirxi$pygvexmzsw0$epeuyiwiqermjmiwxe$stswmgmÏr$i|tviwe0$e$wepzshipywship

bamos á Marsella. Ayer, á las once, y á nueve millas al Nordeste de Valencia, nos sorprendió un cañonazo é inmediatamente divisamos un submarino, que arbolaba pabellón alemán y en cuyo casco no se descubría numero alguno.

Por señas se nos indicó que nos aproximáramos, y ya cerca, y parada la goleta, se destacaron del sumergible un oficial y tres marineros. Nos concedió aquél un cuarto de hora para ponernos á salvo, y así lo hicimos, sin abandonar un perro de Terranova que llevábamos á bordo. Llevaban los alemanes dos bombas: una la depositaron á proa, y otra en la amura de estribor. Se apoderaron de seis cajas de naranjas, cuyos envases arrojaron al agua despues de haberlos desocupado en el sumergible, al que regresaron una vez encendidas las mechas de los explosivos. Nos afirmaron los alemanes que en paraje cercano había unas parejas españolas, y el submarino se alejó.

Al estallar las bombas, vimos, emocionados, cómo la goleta se inclinaba á babor y aún flotaba cuando la perdimos de vista. Penosísima fué la travesía hasta encontrar las embarcaciones de pesca. Atracamos al costado de la *Pepita* y transbordamos en seguida, porque era pequeñísimo nuestro bote, en el que habiamos navegado durante media hora. Poco después se nos acercó la barca de pareja y nos dirigimos al puerto, donde amarramos frente á la caseta de Sanidad marítima. Estamos agradecidísimos al patrón de la *Pepita*, que nos colmo de atenciones é improvisó una comida á bordo."

A la hora en que ocurrió el hecho se overon en la barriada marítima el cañonazo de aviso y las explosiones de las bombas; pero no llamaron la atención los estampidos.

Se cree que el sumergible es el mismo que echó á pique al *pailebot Carmen*.

Cuando fué volada la goleta *Gravellinoise* enfilaba la boca del puerto de Valencia un vapor inglés, que, al oir las explosiones, viró en redondo é hizo rumbo al lugar de la catástrofe; pero no vió nada, y entró á las cinco de la tarde.

Afírmase que á corta distancia de la costa se han divisado buques extranjeros que parecian efectuar servicio de vigilancia.

NAVEGACIÓN ESPAÑOLA

Valencia 14, 10 noche. Procedente de Cardiff, y consignado á la La Roda Hermanos, ha llegado el vapor *Guadalquivir*, con 3.150 toneladas de carbón con destino á la Compañía del Norte.

Salió del puerto inglés antes de haberse ultimado las negociaciones entre los Gobiernos alemán y español para que el día 1.º del actual se hicieran á la mar los buques detenidos en los puertos británicos.

El *Guadalquivir* ha evitado la zona de bloqueo; pero á la altura del golfo de Vizcaya fué sorprendido por un sumergible, que después de haber examinado la documentación del barco le permitió continuar el viaje.

El vapor *Jorge Juan*, que salió el viernes para Barcelona, fué detenido á la altura de Vinaroz por un sumergible, cuyo comandante, después de examinar los documentos autorizó al buque para continuar la travesía.

EL ALMIRANTAZGO INGLÉS

Londres 14, 10 noche. Sir Edward Carson ha dado hoy cuenta en la Cámara de los Comunes de las modificaciones que se han realizado en el departamento de Marina.

Sir John Jellicoe ha sido nombrado jefe de Estado Mayor naval; sir Eric Jeddes, agregado al departamento, con el título de interventor y el grado de vicealmirante, obrará de acuerdo con el interventor de transportes marítimos.

El vicealmirante Oliver, jefe actual del Estado Mayor, queda con el título de agregado.

Al contraalmirante Duff también se le nombra agregado.

El cuarto lord de servicio en el mar pasa á ser tercer lord, y el tercer lord se encargara del mando de la escuadra de China.

DESTRUCCION DE UN VELERO ITALIANO

Almería 14, 11 noche. A las once y media de ayer, á 18 millas del cabo de Gata, un submarino que navegaba á flor de agua torpedeó el velero italiano *Independiente*, de 183 toneladas, el cual salió el día 6 de Tarragona en lastre, con dirección á Nemours.

Lo mandaba el capitán Bomi Giovanni y cubo tripulantes iban á sus órdenes. Todos llegaron sin novedad. Refieren que el submarino disparó cuatro cañonazos para que se parase el velero. Después de quedarse los alemanes con la documentación colocaron bombas en la cubierta y se produjo una explosión, á consecuencia de la cual se hundió el velero. En un bote se trasladaron los náufragos á cabo de Gata, y desde ese punto á Almería. El cónsul italiano atiende á los náufragos.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS

Tarragona 14, 11 noche. Un vapor inglés ha recogido á un centenar de náufragos del correo francés *Medjerda* y los ha llevado á Port Vendres.

EN LA EXPOSICION DE LA
A. E. G.
EN MADRID
PLAZA DE LAS CORTES, 2,
encontrará usted siempre un gran surtido de aparatos de alumbrado.

Pastillas de café con leche
LOS PIRINEOS, GUERNICA (VIZCAYA)
Depósito: Hernán Cortés, 14 Teléfono 5.307.

NEGOCIO seguro administrado por si mismo. Mil pesetas rentan 50 al mes. Informes gratis. "La Cooperación". Carrera S. Jerónimo, 14, pl., de 11 á 1 y 5 á 6. Esta casa, la más antigua de Madrid, no tiene sucursales.

LA INTERVENCIÓN AMERICANA

ESTADOS UNIDOS

Londres 14, 10 noche. Dicen de Wáshington que el Gobierno americano acaba de terminar un proyecto para la adquisición de toda clase de mercancías necesarias, tanto para los Estados Unidos como para los aliados.

Antes de la ruptura de los Estados Unidos con Alemania, los aliados tenían necesidad de hacer sus compras separadamente y á veces en competencia con el propio Gobierno, que también compraba por su cuenta. Esa competencia tenía por resultado inmediato la considerable elevación de los precios.

Con el nuevo acuerdo el Gobierno acaparará todos los productos elaborados, los pagará más baratos que antes y los repartirá á medida de las necesidades de cada uno de los aliados, Inglaterra, Francia é Italia.

El Gobierno cargará en cuenta á cada uno el importe de sus pedidos.

Además de la gran economía que resultará de ese procedimiento, hay que considerar la gran rapidez con que serán servidos los pedidos, que ya no necesitarán las formalidades de los contratos.

LA REVOLUCIÓN EN RUSIA

LOS SOCIALISTAS INGLESES A SAN PETERSBURGO

Londres 12, 9 noche. Lord Robert Cecil ha hecho esta tarde en la Cámara de los Comunes algunas aclaraciones acerca de la elección de los diputados obreros que han de ir á San Petersburgo. El ministro reconoció que ha sido necesario vencer la resistencia de los elementos opuestos á la continuación de la guerra, y advirtió que si alguien en San Petersburgo llega á suponer que estos delegados no representan al partido obrero, será porque no creen un deber trabajar en favor de su Patria.

¿QUE PASA EN RUSIA?

París 14, 10 noche. Telegrafían de San Petersburgo que los anarquistas que ocupaban el palacio de Luchtenberg lo han evacuado ayer tarde, abandonando parte de su arsenal.

Varios de ellos han ido en automóvil á la Villa Durnovo, que está en poder de otros anarquistas. El palacio de Luchtenberg ha sido ocupado por las tropas.

Un grupo de soldados pertenecientes al Estado Mayor, á la escuadra del mar Negro y á la tripulación del acorazado *San Jorge* ha publicado un llamamiento reconociendo la gravedad de la situación y declarando que es necesario llegar á la unión de todos para reforzar el orden y robustecer la disciplina.

Berlín 14, 11 noche. (Radiograma de Koenigwusterhausen.) Según Reuter, una banda de unos 30 anarquistas de San Petersburgo, armada de fusiles, revólvers y bombas, se apoderó de la casa del duque de Leuchtenberg, instalando allí su cuartel general, y negándose á abandonar el edificio, á pesar de la conminación que se les hizo por el Consejo de obreros y soldados. Entonces, el comandante ordenó cercar la casa por tropas.

ECOS VARIOS

EN MESOPOTAMIA

Londres 12, 12 noche. (Radiograma de Carnavón.) Parte oficial ruso de esta tarde:

En Mesopotamia, bajo la presión de fuerzas turcas numéricamente superiores, nuestros destacamentos se retiraron á la orilla izquierda del Diala.

HUELGAS EN INGLATERRA

Londres 14, 11 noche. La huelga metalúrgica ha sido desautorizada por algunas asociaciones obreras.

Los huelguistas han sido agredidos en diversas localidades.

El Gobierno, por su parte, se esfuerza en observar, respecto á los huelguistas, una actitud conciliadora.

Los conductores de ómnibus en Londres se han declarado en huelga. Ayer se formó una manifestación de estos huelguistas para reclamar una indemnización. Las Compañías pudieron poner en servicio un número reducido de ómnibus; pero hoy se esperan mayores dificultades. Los huelguistas tratan de hacer que el personal del Metropolitano y de los tranvías se declare también en huelga.

EFG$,Qelxmh,$1$5934a25=Et0$Tklmre$55
Gst}vmklx$@-$SMEVMSEFGMP0$QehVmh0$744=2$UyIhe$tvslmfmhepevitvshyggmÏr0$hmwxvmfygmÏr0$tyiwxe$e$hmwtswmgmÏr0$gsqyrmgegmÏr$tIpmge$}$yxmpm~egmÏr0$xsxep$s$tevgmep0$hi$p
gsrxirmhswhiiwxe${if0$ir$gyepuymiv$jsvqe$s$qshepmheh0wmrtvizme0$i|tviwe$}$iwgvmxe$eyxsvm~egmÏr0$mrgpy}irhs0$ir$tevxmgypev0$wy$qive$vitvshyggmÏr$}3s$tyiwxe$e$hmwtswmgm
gsqs$viwIqiriw0$viwi~ew$s$vizmwxewhitvirwegsrjmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvigxeqirxi$pygvexmzsw0$e$peuyiwi$qermjmiwxe$stswmgmÏr$i|tviwe0$e$wepzs$hi$pyws$hi$pgw
tvshygxswuyiwi$gsrxvexi$hi$egyivhs$gsrpewgsrhmgmexiu$i|mvxivu2

festad la Reina doña María Cristina, por Barreneéchea; *Campeón*, por Coll; *Retrato de Echegaray*, por Cardona; *La cuna vacía*, por Miguel de la Cruz, y *Humanidad*, del mismo.

Forns presenta un *Domador;* Inocencio Soriano, *El minero*, y Joaquín Bilbao, *El sueño de la Virgen*, relieve en madera.

En la pieza contigua al salón se hallan expuestos los trabajos correspondientes á la sección de Arquitectura, entre ellos *Proyecto de palacio del Gobierno Nacional en la República del Uruguay*, *La hostería del Laurel*, por Leandro Rucabado.

Reconstitución de una ciudad con los elementos usados en España desde la época romana hasta el siglo XVIII, por Nebot.

Y en la sala vigésima del otro edificio aparecen también bastidores con planos del proyecto de Rucabado y otros relativos al de una catedral y palacio arzobispal, por los Sres. Pla y Mathet.

Esta pieza, no mencionada hasta ahora, contiene bustos de que es autor Madariaga, uno firmado por Matheu Montesinos y algún mueble antiguo.

Terminado el imperfecto esquema del certamen, hemos de hacer constar la actividad plausible del personal que ha llevado á cabo la administrativa labor de tanto agobio por la atención y la delicadeza que exige.

Al secretario de la Junta ejecutiva de la Exposición, D. Alfonso Pérez Nieva, el cuentista admirable, han secundado con entusiasmo los Sres. Cortés, Moliné, Jordán, Herrera y otros.

En medio de su ímproba tarea, todos ellos han atendido con amabilidad exquisita al informador que acudiese en demanda de cualquier dato y al madrugador visitante que solicitara contemplar alguna obra.

Compañía Transatlántica

El vapor "C. LOPEZ Y LOPEZ", de esta Compañía, saldrá en expedición extraordinaria el día 27 del corriente Mayo de Barcelona, el 28 de Valencia, el 30 de Málaga y el 1.º de Junio próximo de Cádiz, directo para New-York, admitiendo carga para el expresado puerto.

Piedras para mecheros, redondas, 3 por 4, 65 ptas. millar, 350 kilo. L. Roca, Paseo de Gracia, 87, Barcelona.

PINEDA SASTRERIA MONTERA, 2.
Paños ingleses por metros. Impermeables. Gran surtido en gabardinas. Teléfono 4.546.

VERIN SOUSAS
Aguas alcalinas, sin rival para las vías urinarias. De venta: Postigo San Martín, 3 y 5; teléfono 886 Y farmacias y droguerías

La mejor mantequilla
LOS PIRINEOS. GUERNICA (VIZCAYA)
Depósito: Hernán Cortés, 14. Teléfono 5.307.

Negocios prácticos
500 ptas. garantizadas producen 25 mensual. Diríjase Crédito Mercantil, Preciados, 34.

NOTICIAS Y COMENTARIOS

LA POLITICA

EL MITIN DE AYER

El mitin de ayer, lamentable por los incidentes que en él ocurrieron y por las derivaciones que tuvo á la salida del público, hubiera sido seguramente origen de más graves disturbios, de no haber adoptado el Gobierno enérgicas y acertadas medidas, que restablecieron rápidamente las diversas alteraciones del orden que se promovieron.

A nadie puede haber sorprendido el resultado del acto. Conocida la inquebrantable decisión de la gran mayoría de la nación española, y conocidos también los antecedentes y la actuación de los organizadores del mitin y de los que en él habían de hacer uso de la palabra, era lógica é inevitable la repulsa popular.

En conjunto, la reunión de ayer en la plaza de toros, ya lo declaró uno de los oradores al evocar el histórico juego de pelota, fué un acto de propaganda republicana, de franca acción revolucionaria. Amenazas dirigidas contra quien por su augusta y humanitaria labor se ha conquistado merecidamente el respeto y las simpatías del mundo entero, é insidiosos é injustos ataques contra la respetabilísima institución, que, sufriéndolos con serenidad, demuestra una vez más su patriotismo y su disciplina, comprueban de modo innegable nuestro aserto.

Y en la cuestión internacional, cuando estamos siendo testigos del hambre y de las constantes revueltas que tiene que sufrir Portugal, se les ocurre á los republicanos españoles que imitemos el ejemplo de la vecina y desgraciada República.

¡Pobre España si estos hombres pudieran ser algún día los encargados de dirigir sus destinos!

DE GOBERNACION

Comunica el gobernador de Castellón que en la tarde del 25 fueron arrojados por el mar á la playa de Burriana dos cadáveres de hombres, otro á la del Grao y otro á la de Albasora, todos con uniforme militar francés.

Se supone que son víctimas del torpedeamiento del *Medjerda*, ocurrido frente á Amposta.

LAS ACADEMIAS

EN LA DE LA HISTORIA Y EN LA DE BELLAS ARTES

RECEPCION DE GOMEZ MORENO

Fué recibido ayer tarde en la Real Academia de la Historia, con la acostumbrada solemnidad oficial, el ilustre arqueólogo é investigador de nuestra historia y nuestro arte D. Manuel Gómez-Moreno y Martínez.

El acto fué presidido por el ministro de Instrucción pública, Sr. Francos Rodríguez. Con él ocupaban puestos preferentes el sabio director de la Academia, P. Fita, y los Sres. Herrera, Pérez de Guzmán, Altolaguirre y Puyol.

En estrados veíase á los académicos de número Sres. Beltrán, Mélida, Vives, Ureña, Bécker, Ribera, marqueses de Foronda y de Lema, barón de la Vega de Hoz, Lampérez y Menéndez Pidal.

También concurrieron, en representación de otras Academias, los Sres. Carracido, Tormo y Asín.

Va á ocupar el Sr. Gómez-Moreno el sillón que dejó vacante el doctísimo general, entusiasta historiador de asuntos militares, D. Francisco Martín Arrúe.

Su discurso, de gran interés y de laudable y sólida precisión, es un excelente estudio de los "Anales castellanos", partiendo de los encontrados al frente de un codice del Fuero Juzgo, fechado en 1058, al través de los complutenses, compostelanos, toledanos y burgenses y de la crónica pequeña ambrosiana, hasta el Cronicón de Cardeña.

El trabajo del nuevo académico es luminosa guía para adentrarse y avanzar en la selva sagrada de la Historia patria. He aquí cómo el Sr. Gómez-Moreno sintetiza y corona su estudio:

"En los Anales castellanos primeros, antes de mediar el siglo X es vida lo que alienta, progreso, desquites afortunados y victorias. Castilla veía delante de sí un porvenir glorioso; aquel mismo que el anónimo Albeldense tratara de justificar con argumentos proféticos sobre realidades halagueñas. Los analistas posteriores retomaban la pluma sino para consignar la muerte, con su más triste cortejo de odios y crímenes; la realidad se había entenebrecido, y lo porvenir quizá no daba seguridades sino para renegar de todo. Una insensibilidad morbosa parece embargar los ánimos, sin dejarles fuerzas para regocijarse en días placenteros, conmemorar victorias, sentir la belleza de una acción noble, evocar el mundo del Arte con su inagotable tesoro de emociones vivificantes. Castilla se había hecho vieja en poco tiempo. La sequedad de las mesetas centrales endureció su piel, y el espectáculo de tierras sin agua y montes ruines encalló su entraña. Un vivir prosaico gustando de la sementera feraz, los vinos pastosos y desabridos, la carne abundante, dieron á los castellanos su impasibilidad, en gracia de un trabajo monótono y embrutecedor, ó de una holganza sin pena ni gloria.

Mientras ellos, descendidos de sus montañas y libres de la opresión goda, fueron ganando terreno; mientras su esfuerzo logró rendir deshecho al Ejército cordobés; mientras creyeron adueñarse de aquellas tierras meridionales tan codiciadas; mientras hubo Reyes y condes dignos, la confianza, la fe, les dieron vida. Pero luego, el choque de la realidad fué duro; príncipes ineptos y el azote de Almanzor les humillaron; Andalucía dejó de ser un ideal de conquista, pesando en cambio como opresora; guerras de vecindad consumían todo esfuerzo, y Castilla, cercada de eriales, sin un mar donde aventurarse, sin industrias ni arte ni comercio, se consagró á un noble positivismo, no hallando nada trágico, grande y digno de ser vivido si no es la muerte."

En nombre de la egregia Corporación contestó al nuevo académico el Sr. Puyol, haciendo un alto elogio del Sr. Gómez-Moreno, destacando su singular pericia en la Arqueología, especialmente en cuanto afecta al período arábigo-hispano, y glosando el tema elegido y acogido por el selecto concurso con grandes aplausos.

RECEPCION DE MANRIQUE DE LARA

La Real Academia de Bellas Artes de San Fernando celebró ayer sesión pública y solemne para recibir al nuevo académico D. Manuel Manrique de Lara.

Presidió el Sr. Avilés, viéndose entre la numerosa concurrencia á los académicos Sres. Serrano Fatigati, Esteban Lozano, Serrano Ruiz, Vera, Ricardo Velázquez Bosco, Tomás Bretón, Enrique María Repullés y Vargas, José Moreno Carbonero, Mariano Benlliure, Antonio Garrido, Luis de Landecho, Joaquín Larregla, Luis Menéndez Pidal, José Garnelo, José J. Herrero, Marceliano Santa María, Miguel Angel Trilles, Pedro Fontanilla y Manuel Zabala.

El recipiendario leyó un interesante trabajo acerca de los "Orígenes literarios de la trilogía wagneriana", haciendo un notabilísimo estudio de la portentosa labor de Wágner.

Le contestó, en nombre de la Corporación, el insigne pianista Sr. Tragó, que, como el nuevo académico, fué muy aplaudido.

EFG$,Qehvmh-$1$6<34935=5;0$TZkmr$e$56
Gst}vmklx$,g-$HMEVMSEFGW2P0$Qehvmh0$644=2$Uyihe$tvslmfmhepevitvshygmÎr0$hmwxvmfygmÎr0$tyiwxe$e$hmwtswmgmÎr0$gsqyrmgegmÎr$tÎfpmge$}$yxmpm~egmÎr0$xsxep$s$tevgmep0$hi$psw
gsrxirmhswhiiwxe${if0$ir$gyepuymiv$jsvqe$s$qshepmheh0wmrtvizme0$i|tviwe$}$iwgvmxe$eyxsvm~egmÎr0$mrgpy}irhs0$ir$tevxmgypev0$wy$qiwe$yitvehygmÎr$}3s$tyiwxe$e$hmwtswmgmÎr
gqe$vivÎgiriw0$viwi+ew$s$vizmwxewhitvirwegsrjmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvigxeqirxi$pygvexmzsw0$e$peuyiwi$qermjmiwxe$stswmgmÎr$i|tviwe0$e$wepzs$hipywshi$paw
tvshygxewuyiwi$gsrxvÎr$hi$tyivhs$gsqpe$s$hmwtswmgmÎr$i|tviwe0$e$wepzs$hipywshi$paw

En la orilla derecha de este río fueron rechazados dos golpes de mano del enemigo con pérdidas.

Un avión búlgaro fué derribado en un combate aéreo.

PAZ EN EL FRENTE RUSO

EL DESEMBARCO JAPONÉS

Londres 12, 4 tarde. Comunican de Wáshington que una nota de la Embajada del Japón en los Estados Unidos confirma el desembarco de tropas japonesas en Vladivostok.

LA GUERRA CIVIL

Londres 12, 5 tarde. Comunican de San Petersburgo que al regresar del frente 9.000 soldados rusos, sostuvieron encarnizados combates con los maximalistas en las inmediaciones de Bielgorad, adonde acudió con refuerzos el generalísimo Krilenko.

Fueron elevadas las pérdidas por ambas partes.

Afírmase que los desertores fueron derrotados y que el general Kaledine les ha enviado un refuerzo de cosacos.

En el combate de Tawrouska, los maximalistas utilizaron automóviles blindados.

EL GOBIERNO SIBERIANO

París 12, 12 mañana. Telegrafían de Copenhague que, según comunica el periódico *Novoie Gisn*, de San Petersburgo, Kerensky forma parte del nuevo Gobierno siberiano, el cual ha quedado constituído en la siguiente forma:

Potanine, presidente; Kerensky, Justicia; Cerebrenniko, Interior; Makuline, Instrucción; Stumpí, Agricultura; Stoff Comercio e Industria.

El primer acto de este Gobierno ha sido prohibir radicalmente la exportación de granos a Rusia.

LA GUERRA EN EL MAR

BARCOS HUNDIDOS

Roma 12, 4 tarde. (Oficial.) Una escuadrilla de navíos ligeros italianos penetró anteanoche en el puerto de Trieste, lanzando cuatro torpedos que hundieron al buque austriaco *Wien*.

Las unidades italianas regresaron indemnes a sus bases.

Oporto 12, 8 mañana. Ayer tarde apareció frente al puerto Leixoes un gran submarino, el tortín de Roahova disparó contra el sumergible el cual se sumergió, pero al poco rato reapareció frente a la playa de la Granja, y hundió a un barco pesquero y a una chalupa portugueses, cuyas tripulaciones se han salvado.

Alicante 12 4 tarde. En el falucho pesquero *Alicantino* han llegado seis náufragos del vapor inglés *Menorca*, que formaba parte de un convoy y fue echado a pique en la madrugada del 10 al 11.

Del hundimiento dió cuenta en un radiograma el vapor italiano *Antioco*

Formaban la tripulación del *Menorca* 21 hombres, y los salvados son dos maquinistas, un cabo de cañón un cocinero y dos marineros, uno de ellos japonés.

Cuentan que al ser atacado el convoy lograron ellos ponerse fuera de peligro; pero que poco después el submarino alcanzó al *Menorca* y le disparó dos torpedos.

Causó el primero tan graves averías, que el capitán del buque ordenó que se arriasen los botes.

Dos fueron ocupados por 15 hombres y desaparecieron. Los otros seis tripulantes embarcaron en el tercer bote, al que el segundo proyectil rozó una banda y dejó quilla al cielo.

TEATRO CERVANTES
COLOSAL CINEMATÓGRAFO
"Sombra que pasa" y "El artículo IV"
ALBA-TIBERIO
Eminente artista enciclopédica.
ULTIMA SEMANA
Funciones completas a las cinco de la tarde y diez de la noche.
UNA PESETA BUTACA

PIEDRAS para mecheros, redondas, a 65 pesetas millar y 350 kilo. L. Roca. CLARIS, 68 BARCELONA.

Asidos a la embarcación, permanecieron nueve horas los náufragos.

Al divisarlos los tripulantes del *Alicantino*, suspendieron su faena y dirigiéronse a salvarlos. A bordo del falucho proporcionaron alimento y ropa a los infelices, que se encontraban desfallecidos.

Antes de que el cónsul inglés proporcionara alojamiento a sus compatriotas, el comandante de Marina los atendió en su propio domicilio y los sentó a su mesa.

En la madrugada última llegó a la playa de Postiguet un bote con siete náufragos del vapor canadiense *D. A. Gordón*, y más tarde una barca del *bou* trajo de remolque a este puerto a otro bote con nueve tripulantes de aquel mismo buque torpedeado anoche, a las diez y media, cuando desde Marsella hacia rumbo a Gibraltar.

Los marineros de esa misma barca recogieron siete cajas que contenían recipientes de gases, al parecer asfixiantes, y que fueron arrojadas al mar por orden del comandante de Marina.

También el laúd *Emilio Santa María* recogió ayer tarde, entre Villajoyosa y Benidorm, a dos náufragos noruegos y además 247 cajas de gasolina, un depósito de galleta, tres cinturones salvavidas, una compuerta y restos de un aparato de radiotelegrafía.

Dicen los marineros del *Emilio* que esos restos proceden del vapor norteamericano *S. S. Alemania*, que transportaba a Nueva York 6.000 cajas de combustible y fué incendiado el lunes por un submarino después de haber sostenido un cañoneo de dos horas.

Añaden que en Villajoyosa, donde ellos desembarcaron a los marinos noruegos, hay gran número de embarcaciones que descargan bencina, harina, carbón y otras mercancías encontradas en alta mar.

Entre esos efectos hay siete botes, uno de ellos provisto de motor.

Valencia 12, 3 tarde. Anoche fondeó en este puerto el vapor norteamericano *Deepwater*, del que desembarcaron esta mañana 71 pasajeros y tripulantes del vapor italiano *Cavour*, cuyo segundo maquinista señor Scotto, ha hecho el siguiente relato de la pérdida de ese buque:

El *Cavour*, de 8.000 toneladas, y al mando del capitán Maganoro, navegaba en convoy con otros buques, entre ellos el *Deepwater*, de 4.675 toneladas. Los escoltaba el contratorpedero *Caprera*, también italiano, e iban todos con las luces apagadas.

Próximamente a las cuatro de la madrugada del martes un golpe de mar arrojó al cazatorpedero sobre la banda de estribor del *Cavour*.

A bordo de este buque sólo los de guardia diéronse cuenta del accidente, lo que permitió al capitán un concienzudo examen de la avería causada por el choque.

Tratábase de una vía de agua, que inevitablemente determinaría el naufragio, pero no sin que diera tiempo a un salvamento detenido

Así se realizó. Detuvieron su marcha los demas buques, y cada cual destacó tripulantes a bordo del vapor averiado. En menos de cuatro horas y sin el más leve desorden pasaron a bordo del buque de guerra y del *Deepwater* los 81 pasajeros y la tripulación del *Cavour*, del que, además, se desembarcaron todos los equipajes, aparatos de náutica y provisiones.

El *Cavour* se sumergió lentamente a las nueve y media de la mañana.

Ha conducido el *Deepwater* a 46 pasajeros, entre ellos cuatro señoras y tres niños, y a 25 tripulantes, a las órdenes del segundo maquinista en funciones de primer oficial.

El capitán del *Cavour* se dirige a Barcelona a bordo del *Coppsear*.

A la Argentina hacía rumbo el buque perdido

El *Deepwater* va provisto de cuatro cañones de mediano calibre, montados en las bandas y a popa.

Los naufragos se alojan en diversos hoteles y a expensas del cónsul italiano.

Vigo 12, 8 noche. Ha llegado el vapor pesquero *La Preferida*.

Sus tripulantes relatan que al salir el lunes del puerto de Leixoes les recomendaron unos pescadores portugueses que hicieran rumbo al Norte, porque un submarino alemán acababa de destruir dos vapores de pesca lusitanos.

Atendieron la advertencia; pero poco después encontraron al submarino que detuvo a *La Preferida*, y revisada su documentación se le autorizó a continuar el viaje.

Los alemanes obsequiaron con cigarros a los marineros españoles.

Desde la costa empezaron a disparar cañonazos contra el submarino, que se sumergió para burlar el ataque.

Cinco proyectiles cayeron muy cerca del vapor pesquero, que se alejó rápidamente.

EMBESTIDA Y VARADURA

Almería 12, 6 tarde. Ha fondeado en este puerto el vapor italiano *Matteo Renato*, que en punta Sabinal abordó al norteamericano *Charlet*.

El buque averiado embarrancó en la playa del Cerrillo para ser reparado allí, y continuar luego su viaje a Génova.

NOTAS VARIAS

DECLARACIONES DE MR. ASQUITH

Londres 12, 8 mañana. En un mitin celebrado en Birmingham, Mr. Asquith afirmó que se ha dado a la carta de Lansdowne una interpretación errónea, pues su principal propósito es que se expongan claramente los objetivos por que combate Inglaterra.

"Nosotros—añadió—no pretendemos intervenir en la constitución interior de Alemania; lo que sí queremos es que desaparezca el sistema de fuerza y que se garantice a los pueblos el cumplimiento de los compromisos contraídos, estableciéndose reglas de derecho iguales para todos.

Otro de los errores es que Inglaterra quiera destruir la libertad de los mares; durante la paz, los mares deben estar abiertos a todas las marinas mercantes del universo."

Terminó diciendo que ninguna paz merecería tal nombre si, suspendidas las hostilidades, se siguiera haciendo la guerra por otros procedimientos no menos belicosos, como la guerra comercial de que se habla.

EL PROCESO CAILLAUX

París 12, 9 mañana. La instrucción del proceso contra M. Caillaux comprenderá estos cargos:

Primero. *Atentado contra la seguridad del Estado por medio de maniobras que comprometían las alianzas de Francia*

EFG$,Qehvmh-$1$5735635=5;0$TŽkmre$=
Gst)ymklx$,g-$HMEVMSEFGW2P0$Qehvmh0$644=2$Uyihe$tyslmfmhepevitvshyggmĬr0$hmwxvmfygmĬr0$tyiwxe$e$hmwtswmgmĬr0$gsqyrmgegmĬr$tĬfpmge$}$yxmpm~egmĬr0$xsxep$s$tevgmep0$hi$psw
gsrxrmhswhiiwxe${if0$ir$gyepuymiv$jsvge$s$qshepmheh0wmrtvizme0$i|tviwe$}$iwgvmxe$eyxsvm~egmĬr0$mrgpy}irhs0$ir$tevxmeyvpev0$wr$gsqxe$s$tevgmep0$hi$psw
gsqs$viwĬgiriw0$viwi+ew$s$vizmwxewhitvirwegsrjmriw$gsqivgmepiw$s$hmvigxe$s$mrhmvipeeciwe$gsrxrmhswhiiwxe$s$tevgmep0hipswir1|tviwe0$e$wepzshipywshipsw
tvshrgxswuyiwi$gsrxvexi$hi$egyivhe$gerpewgsrxmgmsrrw$1|mwxrrxiw2

Tarragona Federal

Setmanari òrgan del partit federal de la província de Tarragona, publicat entre els anys 1910 i 1936.

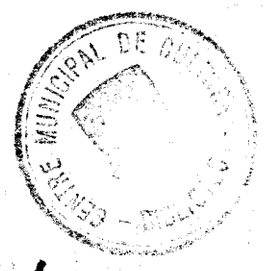
Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
20/maig/1917	La criminalidad teutona	Relat, amb comentaris, de l'enfonsament del Medjerda

TARRAGONA FEDERAL

SEMANARIO REPUBLICANO

Organo oficial del partido federal de la provincia

AÑO VIII | Redacción Plaza Constitución, 16.—Tel. 280. | Domingo 20 de Mayo de 1917 | Administración: Calle de La Nao, 6, 2.º, 1.ª | Núm. 423



LA MUTUALIDAD HISPANOFRANCESA

Sociedad de Ahorro y Previsión (sistema Tonti)

ADMINISTRADA POR LA SOCIEDAD GESTORA EL FENIX AGRICOLA

Mediante entregas desde cinco pesetas mensuales durante diez años, se constituyen: Dotes para los hijos.-Retiros para la vejez.--Herencia para la familia.--Capital para el obrero, etc., etc.

CAJA DE CONTRASEGURO

Mediante ella se garantiza a los herederos de los asociados fallecidos el reembolso de las cuotas satisfechas y una participación en los beneficios.

Domicilio social: Zorrilla, 33.--Madrid

LA CRIMINALIDAD TEUTONA

En nuestra última edición dábamos cuenta escuetamente en la sección de crónica, del torpedeamiento por un submarino alemán de un velero español a ocho millas del Llobregat y el de un vapor griego a la altura del Cabo Tortosa, es decir ambos torpedeamientos realizados dentro de aguas jurisdiccionales de una nación neutral. ¡Pero quien nos habia de decir que a la hora en que escribiamos aquella gacetilla, en las inmediaciones de este último paraje maritimo se desarrollaba uno de esos cuadros que solo lès es dable provocarlo los que llevan en sus venas sangre de tigre! Ya en diferentes hechos de parecida índole habíanse acreditado los alemanes de carecer de todo sentimiento de humanidad, pero jamás como en el realizado el sábado de la anterior semana con el vapor correo francés "Medjerda", ya que en el criminal atentado perecieron ahogadas mas de 400 personas, entre mujeres, niños y soldados.

Esos hechos se están cometiendo en nuestras costas, casi a nuestra vista. Durante estos dias nuestro litoral se ha convertido, como el litoral cantábrico, en refugio de submarinos alemanes. Maniobran en el escenario marítimo de nuestra jurisdicción. Y nada se hace para ahuyentarlos. Esa pasividad nuestra puede representar complicidad con los actos que se cometen y puede representar un indicio de debilidad. Y los pueblos débiles, cuando no se saben defender, se ven defendidos. Ese es el toque de atención que se tiene que dar. Alemania está llevando la guerra a nuestras costas. España se está convirtiendo en su base naval. Dentro de unos años tal vez sabremos a qué precio se pagan tales complacencias. Y lloraremos como mujeres lo que no hemos sabido defender como hombres.

***

El relato de la horrible catástrofe lo detalla *La Publicidad* en esta forma:

El «Medjerda», buque ligero

Como anticipamos en nuestra extensa información telegráfica de ayer, desplazaba el «Medjerda» 2.000 toneladas y pertenecía a la «Compagnie de Navegatión Mixte». Sus características principales eran de 287 pies de eslora, 36 de manga y 15 de puntal. Fué construido en Inglaterra en 1898. Desarrollaba un andar de 15 millas.

Desde el principio de la guerra, este hermoso buque correo, provisto de telegrafía sin hilos y luz eléctrica, hacía viajes rápidos y regulares desde Port-Vendres a Oràn y viceversa, no siendo este el primer encuentro que tuvo con submarinos teutones.

En su último y fatal viaje salió del puerto de Orán el jueves, día 10, a las cuatro de la tarde. Embarcó 495 pasajeros que se dirigian a Francia, siendo la mayor parte permisionarios, y contando entre el pasaje a 23 mujeres y niños.

La travesía fué feliz, buen tiempo y mar calma, hasta el dia 11 a las siete y media de la tarde.

Estalla el torpedo

De pronto, el segundo artillero de a bordo, que estaba a popa, junto al cañón listo para disparar, como otras veces, contra los submarinos, profirió un grito, que pasado un segundo fué ahogado por una detonación formidable.

Los náufragos no pueden ya explicar nada más.

Saben únicamente que se encontraron flotando en el mar. Vieron cómo el barco, partido en dos por la mitad, se hundía rápidamente. Hasta entonces no comprendieron que un torpedo lanzado a traición y por hombres sin entrañas, era la causa de su desgracia, de la desgracia de 495 pasajeros y 62 tripulantes, que en su anhelo de substraerse a la horrible tragedia luchaban desesperados para escapar de la muerte que les arrastraba para siempre al fondo del mar.

El velero misterioso: ¿Hay españoles que sirven de guía a los submarinos?

Algunos de los náufragos por nosotros interrogados nos dijeron que momentos antes de que ocuriera la catástrofe y [illegible] estando [illegible] nado, estaba buena parte de la tripulación en la toldilla de popa del «Medjerda» respirando el fresco del crepúsculo y contemplando la silueta de la costa española.

Añaden que divisaron un velero de unas 200 toneladas, pintado de gris que estaba a poca distancia del "Medjerda". El segundo artillero de a bordo el negro argelino, Juppier que fué quien vió la estela del torpedo, asegura que partió éste del lugar donde precisamente se hallaba el barco de vela.

De presumir es que este barco de vela, que estaba cerca la costa española y al cuál el submarino alemán no molestó lo más mínimo, con todo y haberle rascado casi la popa, no sería beligerante.

Ya desaparecido el submarino, cuando los náufragos estaban todavía atónitos en el bote salvador, era el andar del barco de vela que se divisaba todavía, más ligero: como si le impulsara un motor a petróleo.

Poco a poco fuese alejando el misterioso velero, protegida su retirada por el submarino, al que dijérase proponía otra vez servir de siniestra pantalla. No hay duda que los tripulantes del velero eran españoles al servicio de Alemania, ya en calidad de espías, ya como aprovisionadores. Puede ser también que sirvan ya los submarinos de las embarcaciones de vela para mejor ocultar el periscopio ya fácil de distinguir por los hábiles artilleros, que como el negro Juppier desde el comienzo de la guerra prestan servicio en algunos barcos mercantes, dispuestos a batirse en todo momento por el honor de los pueblos aliados y por la libertad de los mares.

El negro Juppier

El negro Juppier, es un mocetón, alto fornido, de aire resuelto y simpático. No se mostró esquivo a nuestras preguntas. Antes al contrario, nos dijo que «a principios de 1916 había combatido el "Medjerda" junto con un barco inglés, armado, con un submarino. El buque inglés, un "tramp" no pudo, por su poco andar, escapar a los certeros disparos del submarino, pero si pudo el francés el cual después de poner en huida al barco alemán, salvó a los 26 tripulantes del "tramp" hundido».

En noviembre del mismo año, sostuvo otra vez el «Medjerda» reñido combate con otro submarino que le disparó hasta 50 cañonazos. Con 26 disparos y su buen andar logró el bravo navío rendir al submarino que desapareció en las profundidades del agua, ignórase si averiado o para escapar de su valiente adversario.

—Ahora—nos dijo Juppier,— espero llegar pronto a Francia para embarcar de artillero en otro buque armado que navegue por estas aguas hasta ver si consigo, entre otras, vengar la muerte, de los dos hermosísimos hijos de esta desventurada mujer. Si consigo un día hacer blanco en el casco de un submarino lleno de bárbaros, habré colmado mi más ardiente aspiración.

Madame Vizzetti

El negro Juppier nos decía esto en el comedor del «Hotel de France».

Al nombrar a «los dos hermosísimos hijos de esta» nos señalaba una señora enlutada que sentada en una silla, junto al balcón permanecía como abstraída, casi alejada, contemplando indiferentemente la muchedumbre dominguera que aquella hora del atardecer deambulaba por las Ramblas.

Seguía la buena mujer sentada, caidos los brazos sobre los muslos; hinchados los ojos por el llanto; distraída su atención: sin darse cuenta de lo que a su derredor pasaba.

Nos acercamos a la mujer esfinje, cuyas facciones avaloraban delicadas y finas líneas; cuya bondad y sufrimiento podían adivinarse lejos. Nos apenaba recordarle la tragedia de que acababa de ser protagonista. Al evocar su desventura, nos dijo con voz dulce sin el menor

Tarragona Federal 20/05/1917. Pàgina 1 - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

gesto de alegría o de furor: contrayendo las mandíbulas y cerrando suavemente los párpados:

—Si, señor. Dos hijos. Uno de tres y otro de cuatro años. ¿Es triste, no es verdad, señor? No he podido asistir a la muerte del primero. No sé, por tanto, que habrá pensado de su madre que no supo arrebatarlo a las olas, cuando tantas y tantas veces le había jurado quererle más que a mi propia vida.., Murió el otro, una niña, en mis brazos. Pero yo, señor que la vi expirar, que me despedí de ella con el alma que experimenté en Ampolla la sensación de que me enterraban con ella, que enloquecí teniéndola cadáver en mi falda, no creo todavía en la imponente tragedia. Me parece que de un momento a otro, han de serme devueltos uno y otra, que he de mecerles todavía en mi regazo. ¡Cuándo pienso que el chacal que mandaba el submarino no se apiadó a la vista de la pobrecita muerta!

Y dicho esto, cayó la noble dama en su habitual sopor. Era un dolor demasiado grande y respetable, para seguir interrogándola.

Entre unas señoras de la colonia francesa que llegaron en aquel instante y la atribulada pasajera, se desarrolló una conmovedora escena a la que pusimos fin, por nuestra parte, retirándonos a una dependencia contigua.

El espíritu de los náufragos

Lo que más nos admiró de aquellos héroes—hijos, todos de la heróica nación francesa,—fué su sangre fría: la firmeza y serenidad de que dieron muestra al relatar su desventura. No pusieron en su acento el menor encono. Hubiéramos dicho era la desgracia, uno de los muchos contratiempos a que están sujetos en razón de su carrera: uno de los infinitos episodios de la titánica lucha sostenida contra las naciones enemigas del género humano. Ni aturdidos, ni vengativos mostráronse los bravos tripulantes del «Metjenda», que así sirven a su patria. Son, desde el primero al último, fiel retrato de los hijos de la nación francesa, que conscientemente y sin el menor cansancio sabe mantenerse en las trincheras o cruzan los mares en aras de un sacrosanto deber. Tan sólo, un hondo pesar se reflejaba en sus rostros cada vez que tropezaba su vista con madame Wizzetti, que se nos antojó la imágen de la Francia dolorida y resignada. Al mirar a la mártir, desvivíanse en prodigarla toda clase de atenciones como si fuera la ùnica a sufrir; como si concentrasen en ella el afecto de que eran merecedoras las 23 mujeres y niños perecidos en la catástrofe.

OIDO A LA CAJA

—=—

Alicante, 18.

Dicen de Denia que se ha verificado solemnemente el entierro del maquinista del "Patricio". La comitiva partió de la calle del Marqués de Campo disolviéndose en el cementerio. Los compañeros del finado asistieron al acto.

El vigía del Cabo San Antonio comunica que a las diez de la noche quedaba un barco a la vista, al parecer sin gobierno, que desapareció ante una espesa niebla. Se supone se trataba del casco del "Patricio".

A las ocho de la noche se ha oido lejano y persistente cañoneo, viéndose llamaradas a unas veinte millas de la costa.

En todos los puntos de la costa se afirma que los últimos barcos embarrancados o torpedeados formaban parte de un convoy que dispersó el sumergible alemán "U 45". Uno de ellos, el "Afidita", era un vapor alemán del que se incautó Italia al declararse la guerra. El cargamento de trigo que llevaba será vendido en Denia en publica subasta.

Los tripulantes de algunos vapores extranjeros dicen que el sumergible que les atacó procedía de la parte de la costa.

Carnarvon, 18.

Dice *La Correspondencia de España* que personas muy respetables que le merecen gran crédito le aseguran que han tenido ocasión de presenciar desde la playa de Candas, en Asturias, el hundimiento de los barcos noruegos.

Añaden que algunos vecinos de Candas fueron en lanchas a ver de cerca el submarino y afirman que esos vecinos aseguran de un modo terminante que algunos de los tripulantes del submarino habian sido vistos por ellos el día antes del cañoneo, paseando tranquilamente por el muelle del puerto de Gijón.

¡Y viva la neutralidad española!



Relojería Beses.—Cien años de existencia son garantía de buena marca.—Venta de relojes y reparaciones.—De 9 a 1 y de 3 a 8.—Conde de Rius, 20.

La semana teatral

Las obras puestas en escena en el Coliseo Mundial durante la actual semana por la notable compañía de zarzuela grande que con brillantísimo acierto dirigen el notable maestro Julian Vives y el primer bajo Ramón Casas, han sido: «La canción del náufrago», «Salto del pasiego», «La bruja», «El reloj de Lucerna», «Jugar con fuego» y «Los Madgyares», en todas las cuales han alcanzado verdaderos triunfos las tiples señoritas Grillot y Ribot y los Sres. Rosal, Casas y Sanahuja, secundados por las demás partes de la compañía.

Para hoy se anuncia para la función de tarde la hermosísima zarzuela en tres actos del maestro Marqués "La guerra santa" y por la noche las celebradas óperas en dos actos y en uno respectivamente, «Maruxa» y «Cavallería rusticana», para cuyas obras, la empresa, sin reparar en gastos, ha contratado para tomar parte en las mismas, al notable barítono, procedente del teatro Real de Madrid, Garcia Romero.

En estas funciones se despedirá del público tarraconense la mencionada compañía.

Próximamente nuevos debuts.

El viernes próximo a beneficio de la Junta antituberculosa de esta ciudad, escogidísimo programa por la sección de aficionados del Ateneo Tarraconense de la clase Obrera, a cuyo fin la empresa del Mundial ha cedido galantemente el hermoso local.

***

El Salón Moderno, como es costumbre hase visto en todas las sesiones de la semana que acaba de finir, concurridísimo de espectadores, especialmente la noche de ayer en que debutaron el notable duetto italo-español "Bruna e Maconni" atracción de verdadera novedad y los notables acróbatas excéntricos "Hermanos Grice", salteadores de gran éxito, cuyas atracciones tomarán parte en todas las sesiones de hoy, proyectándose además los episodios noveno y décimo de la sensacional película «La máscara de los dientes rojos» y reestreno de las cintas «El secreto del cofre» y «Fechorias de Peludillo», de gran risa.

De colaboración

Voy a levantar una cruz en el camino encruzado de la vida. Una cruz de troncos o de piedras o de hierro. Una cruz de maldición. Una cruz para que oriente a los caminantes. Una cruz teñida de sangre y regada de lágrimas. Una cruz de sacrificio, de martirio, de miserias, de sinsabores, de amarguras. Una cruz de hechos sin hechos. Una cruz sin cruz.

Vedla. La religión usa y abusa, comercia clandestinamente, con ella. La besan los buenos. La besan los malos. Sirve para amparar a los buenos; para proteger a los malos. Es la cruz que generaciones y generaciones han admirado con unción, han abominado con asco, han traficado sin desdoro, han besado sin fé. Es la que erigen para salvaguardia de sus actos afrentosos y como salvaconducto de sus personas. Es la cruz de las miserias sociales, que tanto ahondan en nuestro corazón, que tanto dañan el alma de los buenos. Es la cruz de los que mienten en su nombre. Es la cruz que invocó la inquisición, y ha figurado como estandarte en los más horrendos asesinatos hechos a la humanidad. Es una cruz profanada y vejada por los siete pecados capitales. Es la cruz que se levanta sobre miles de cráneos que devotos se sacrificaron por el dogma. Es la cruz de la muerte. Una cruz sin vida, sin verdad, sin destellos de luz. Es como los ojos del muerto. Como los ojos sin ojos: Esta es la cruz de hoy, la que existe, la que se venera, a la que se rinde vasallaje y pleitesía. Pero la cruz que yo me propongo levantar... ha de ser superior en humanidad, en espíritu... en desprecio. Es una cruz roja, infinita, inapreciable: Es la Humanidad. La sangre se vierte en torrentes, y en rios desbordados avanza hasta el corazón tempestuoso del mar de las pasiones violentas. Y en esta cruz voy a cincelar una inscripción, voy a grabar unos signos. Leed: «El hombre ha hallado la verdad en el sendero prohibido de la religión. Los dogmas constituyen ya un cisma inabarcable. La santidad de las cosas es una ficción. Las virtudes teologales en el hombre, es un objeto de arte representativo, sobre el cual están escritas estas palabras: Frágil. Sin embargo, el mercado de mayor concurrencia, es la iglesia, y todos los a ella concurrentes se arrogan éstos tres conceptos llamados virtudes. El nombre de Dios ha sido la firma de crédito para el sin número de timadores que pululan por el mundo. El superhombre es el dinero. Muchos seres han creido ver en el hombre de Dios al superhombre, y atareados están explotando su imagen cual una buena marca en comercio. Lo falso abunda ya más que lo verdadero. Lo injusto mas que lo justo. Lo malo mas que lo bueno. El robo mas que la caridad. Las leyes mas que las justicias. El concubinato mas que el ayuntamiento legal. El amor ofrecido a bajo precio, más que el que despierta un ser bello e ideal. La farsa mas que la sinceridad. La hipocresía mas que la rectitud. La sed de sangre mas que los sentimientos de humanidad. La depravación màs que el puritanismo. La baja influencia de la carne, mas que la excelsa acción del espíritu. Y esta cruz que levanto en mi camino encruzado, es una cruz selecta, en la que concreto una aspiración que siento hácia lo verdadero, lo perfecto y lo grande, en el hombre ser viviente; no en falsas imágenes que pudo crear la imaginación de un poseido, que en lugar de significar, de encarnar el progreso, significa, encarna un fanatismo oneroso para el siglo XX. Escupid y besad esta cruz. Ayer la leyenda afirma, fué sacrificado un hombre por nuestra salvación; hoy nadie se elevaría a la grandeza del hombre de la leyenda.—ZEUS.—Tortosa, 14-5-1917.

Para TARRAGONA FEDERAL

Hácia la intervención

—=—

Alemania nos está respetando nuestra neutralidad como hay Dios! Durante esta semana ha echado a pique 6 o 7 barcos, españoles, neutrales y beligerantes extrangeros en aguas de jurisdicción española. En uno de los barcos echados a pique, correo francés, perecieron 568 tripulantes. Y estos asesinatos, bajo la responsabilidad esclusiva de España, los vendrá cometiendo Alemania a diario mientras los españoles no echemos a puntapiés a los súbditos del Kaiser, de nuestro suelo hidalgo.

La propaganda de los germanófilos, consiste en sembrar pesetas para embrutecer las conciencias, para comprar a peso de oro cuantos seres haya en disposición de venderse. No parece, sino, que el dinero alemán haya llegado hasta la gobernación del estado y haya intimado a nuestros gobernantes a pesarlos con marcos. En tanto, el pueblo consciente de sus deberes y sabedor de lo que está ocurriendo en España calla una vez más y se está poniendo los testículos por montera.

Pero no hemos de continuar en esta actitud y en esta *pose* ridícula de indeferentismo, las izquierdas españolas. Hemos de actuar en estos momentos porque estamos capacitados de nuestra situación. Hemos de exigir la intervención de España en la guerra antes de que las naciones beligerantes nos pongan ante el dilema de intervenir o ser intervenidos. Hemos de reprimir la propaganda germanófila con la propaganda intervencionista; pero de una intervención rápida, pronta y eficaz. Hemos de emplazar al

- Tarragona Federal (none) 20/05/1917. Pàgina 2 - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.

Le Matin (Paris. 1884)

Le Matin es va posar en marxa per iniciativa de Chamberlain & Co , un grup de financers nord-americans i l'editor d'un diari nord-americà SS Chamberlain, el 1883 , seguint el model del diari britànic The Morning News. La direcció del projecte va estar a càrrec de la periodista francès Alfred Edwards, que va llençar la primera edició el 26 de febrer de 1884.

Uns mesos més tard , Edwards va deixar Le Matin per fundar el seu propi diari , Le Matin Français , que aviat va superar en tirada Le Matin. Més tard Edwards va comprar Le Matin i va fusionar tots dos. Es va dotar l'híbrid resultant amb les més modernes tècniques i les darreres tecnologies , com el telègraf. Hi van signar grans escriptors com Jules Vallès i el diputat Arthur Ranc. Le Matin va ser així favorable als moderats republicans i es va oposar a Boulangisme i les idees socialistes.

Implicat en els escàndols de Panamà, Edwards torna a vendre el diari el 1895 al banquer i l'anunciant Henri Poidatz. El diari va ser particularment notable durant el cas Dreyfus, ja en 1896, per qüestionar la retenció de proves contra el funcionari acusat de traïció a la pàtria i per la publicació, el juliol de 1899, de les confessions de comandant Esterhazy .

Al maig de 1899 , el diari va seguir un model de publicitat i contractació de lectors provat per l'organització del Tour de France Automobile en conjunt amb l'Automòbil Club de França. El preu del diari es va elevar a 5 cèntims, igual que la majoria dels d'aquesta època , i el seu nombre de pàgines va augmentar de 4 a 6. El mateix any, l'empresari Maurici Bunau-Vareta, un dels principals accionistes del diari , es va unir a la junta directiva, convertint-se en el seu president en 1901. Portats per la publicitat efectiva , pel to enganxós dels seus articles i el seus valents articles, Le Matin va seguir augmentant la seva tirada, dels 100.000 exemplars el 1900 als 700.000 el 1910 i més d'un milió al voltant de 1914.

Le Matin va esdevenir un dels quatre grans diaris francesos en el període anterior a la Primera Guerra Mundial. Donava feina a 150 periodistes, com Gaston Leroux, Michel Zévaco i Albert Londres, i a 500 tècnics i altres treballadors. En el període d'entreguerres contava entre el seu personal el dibuixant rus exiliat Alex Gard.

Les inclinacions polítiques de Le Matin van desplaçar-se progressivament cap al nacionalisme i, després de la Primera Guerra Mundial, van estar obertament antiparlamentàries i anticomunistes. Va aprovar les polítiques col·laboracionistes el juny de 1940 i va adoptar una línia pro-nazi abans de desaparèixer el 17 d'agost de 1944, pocs dies després de la mort de Maurice Bunau-Vareta.

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
15/maig/1917	Un courrière torpillé	Notícia de l'enfonsament del correu d'Orà, el Medjerda
16/maig/1917	Le torpillage du «Medjerda»	Informació sobre on obtenir dades de les víctimes i notícia sobre la trobada de nàufrags i el seu trasllat a Port-Vendrès
21/maig/1917	Ou fut torpillé la «Medjerda»	Es recull la notícia publicada al diari La Correspondencia que el Medjerda va estar torpedinat a aigües territorials espanyoles

Data publicació	**Títol article**	**Contingut**
25/setembre/1917	La perte de l'Amiral-Kersaint	Notícia del combat i pèrdua del vapor Amiral de Kersaint

34e ANNÉE — N° 12131 — CINQ CENTIMES

2, 4, 6, Boulevard Poissonnière — PARIS
Tél. : Gutenberg 3.84-3.85-3.86-02.75-15.80 — Télég. : MATIN-PARIS

Le Matin

QUATRIÈME ÉDITION — MARDI 15 MAI 1917

AUJOURD'HUI : 2 PAGES
Décisions ministérielles des 9 Février et 30 Avril 1917

LA GUERRE MODERNE

L'armement de nos avions

Ils disposent maintenant d'une multiplicité de projectiles et d'engins

A côté de la mitrailleuse, qui est, si j'ose dire, l'arme du corps à corps entre avions, l'armement des aéroplanes de guerre comporte encore d'autres engins destinés soit au bombardement des troupes ou des positions ennemies, soit à la destruction des ballons et drachens, soit à l'incendie des dépôts et baraquements.

C'est ainsi que l'arsenal aérien comprend aujourd'hui presque toutes les armes qu'on eût cru naguère rivées à jamais au plancher terraqué par les chaînes impérieuses de la gravité. Des canons mêmes se promènent aujourd'hui dans le fluide azur, et les avions-canons que les Allemands, comme nous-mêmes, emploient en assez grande quantité ne sont pas les moins étranges parmi les espèces que compte l'ornithologie de guerre.

En particulier le petit canon de 37 fait merveille contre les ballons ou les objectifs terrestres avec ses mignons projectiles de moins d'un kilogramme qui possèdent une vitesse initiale de plus de 800 mètres. Pourtant, le poids du canon, qui, pour peu qu'on emporte une vingtaine de projectiles, monte déjà avec eux à environ 150 kilogrammes, est un peu gênant si on veut que l'avion puisse marcher et monter très vite. On pourrait bien songer à faire des canons plus petits, mais il paraît qu'on risquerait alors d'avoir des obus d'un poids inférieur à la limite fixée par les conventions internationales, qui est de 400 grammes. Étant donné le dédain tout à fait remarquable que les Boches manifestent, comme on sait, pour les conventions, qu'elles soient de Genève ou d'ailleurs, il faut avouer que l'argument n'est pas d'une force herculéenne.

**

Comme autres projectiles à vitesses propres lancés par les avions, il faut signaler les fusées qu'on emploie des deux côtés de la barricade et qui sont munies par une charge de poudre autopropulsive, exactement comme celles qui, aux temps préhistoriques où la paix régnait et ne gouvernait pas, causaient, les 14 juillet, tant de torticolis admiratifs aux alentours du Pont-Neuf. Ces engins, porteurs d'une composition incendiaire, servent surtout à l'incendie des « saucisses ».

Il nous faut signaler enfin les projectiles divers sans vitesse initiale propre, abandonnés par les avions, en laissant à cette bonne fée géocentrique qu'on appelle familièrement *g*, et qui est l'accélération de la pesanteur, le soin de leur donner du mouvement. Je veux parler des bombes et des fléchettes.

Pendant longtemps on a *utilisé* comme bombes d'avions des obus (surtout de 90 ou de 155) qu'on munissait simplement d'un empennage en tôle destiné à les maintenir la pointe, c'est-à-dire la fusée, en bas. Mais la forme de ces obus n'est pas la plus favorable au point de vue de la résistance de l'air, et d'autre part il n'est pas nécessaire que les bombes d'avions aient des parois aussi épaisses que les obus, qui doivent résister à la percussion du canon. On a donc étudié des bombes spéciales pour avions, et on s'est astreint à y employer d'autres explosifs que ceux dont l'artillerie ne peut pas se passer. A cet égard, la solution de M. Georges Claude, qui employait des explosifs à air liquide, a rendu de grands services, surtout dans la période du début de la guerre, où il y avait un peu pénurie d'explosifs.

Si, pour prendre un exemple, de ce qui se fait aujourd'hui dans cet ordre d'idées, nous examinons la bombe-torpille d'avion couramment employée par les Allemands — et il va sans dire que nous avons des engins analogues et nullement inférieurs... au contraire — nous voyons qu'elle mesure environ 75 centimètres de long et pèse 11 kilos. Sa forme est un peu celle d'un ellipsoïde allongé ou plus exactement — bien que la comparaison soit peut-être moins scientifique, ce dont je demande pardon aux augures — elle ressemble à une longue poire. La forme effilée à l'arrière est en effet pour les bombes d'avions, comme pour les fuselages d'avions eux-mêmes, les autos de course, les ballons, la plus avantageuse pour vaincre la résistance de l'air. On définit l'effet de celle-ci par la vitesse maxima que peuvent atteindre les bombes dans leur chute et qui, pour certaines, dépasse 300 mètres à la seconde. Cette bombe allemande porte à l'arrière un empennage en forme d'hélice qui lui fait tourner dans sa chute, ce qui d'une part la maintient bien droite et d'autre part, sous l'action de la force centrifuge, libère le percuteur et arme la fusée. L'explosif qu'elle contient est un mélange de tolite et d'hexanitrodiphénylamine (excusez du peu).

A côté de ces engins terribles et délicats, les fléchettes incendiaires ou explosibles, ou les simples fléchettes en métal plein, paraissent bien anodines et sont un peu comme les modestes astéroïdes au milieu de leurs cours les grosses planètes. Mais la vulgaire fléchette un peu abandonnée aujourd'hui pourrait bien jouer encore contre la troupe et surtout contre la cavalerie un rôle important, si jamais, tout arrive, la guerre de mouvement venait à refleurir.

Les Gaulois ne craignaient, dit-on, qu'une chose : que le ciel leur tombât sur la tête. C'est peut-être qu'ils avaient obscurément prévu tous ces engins mortels et merveilleusement ouvragés qui un jour devaient choir du ciel plus nombreux que les flèches d'or d'Apollon.

Ils eussent donc dû être mis à nos préposés météorologiques, qui quoi qu'on leur dit, ne sont pas encore capables de savoir vingt-quatre heures à l'avance quand tombe... les hallebardes d'une ondée de la pluie.

Charles Nordmann

DES ÉVÉNEMENTS GRAVES EN RUSSIE

Deux démissions retentissantes

Le ministre de la guerre et le gouverneur militaire de Petrograd se désolidarisent des extrémistes

PETROGRAD, 14 mai. — M. Goutchkoff, ministre de la guerre, a donné sa démission.

PETROGRAD, 13 mai. — Les journaux annoncent la démission du général Korniloff, gouverneur militaire de Petrograd.

Il est difficile, avec les éléments d'information qu'on possède, de prévoir les conséquences de cette double démission. Est-ce le prélude d'une crise ministérielle plus générale ? On ne saurait le dire. Il est impossible, toutefois, de méconnaître que la situation actuelle du gouvernement russe devient assez difficile.

La lettre suivante, par laquelle M. Goutchkoff fait part au conseil des délégués du



M. GOUTCHKOFF — Gal KORNILOFF

front de sa décision, prouve combien le gouvernement a été débordé par les éléments irresponsables du comité des ouvriers et soldats :

PETROGRAD, 14 mai. — A la séance du congrès des délégués du front, M. Goutchkoff, ministre de la guerre, annonçant qu'il avait donné sa démission, a donné lecture de la lettre suivante qu'il a adressée à ce sujet au président du conseil, prince Lvoff :

« Étant donné les conditions dans lesquelles est placé le pouvoir du gouvernement, en particulier l'autorité du ministre de la guerre et de la marine par rapport à l'armée et à la flotte, conditions que je suis impuissant à changer et qui menacent de conséquences fatales la défense de la liberté et l'existence même de la Russie, je ne puis plus exercer les fonctions de ministre de la guerre et de la marine ni partager la responsabilité pour la grave faute que l'on commet à l'égard de la patrie. »

Qui appellera-t-on au poste si important du ministère de la guerre ? Aucune candidature ne peut même se dessiner. M. Goutchkoff était le seul homme libéral qui, durant l'ancien régime, était au courant des choses de l'armée et se trouvait en contact permanent avec le front.

Quant à la retraite d'un homme comme le général Korniloff, elle peut éveiller les inquiétudes les plus légitimes au sujet de la situation à Petrograd. Le général Korniloff avait sur les formations, plutôt turbulentes de la garnison de Petrograd un réel ascendant. Il avait su réorganiser ce corps de troupes disparates et il était parvenu à leur imposer à nouveau les principes de discipline balayés par les journées révolutionnaires.

Sa disparition, en même temps qu'elle peut faire craindre de nouveaux désordres, menace aussi de livrer les troupes de Petrograd à d'autres influences que celles du gouvernement. Voici la dépêche qu'on nous communique à ce sujet de Petrograd 13 mai :

Interviewé par la « Gazette de la Bourse », le général Korniloff a déclaré qu'il quittait son poste en présence des revendications de certaines institutions et organisations qui estiment qu'elles ont non moins droit que lui-même au commandement des troupes. Un dernier fait l'a poussé à donner sa démission. C'est la récente réclamation du comité exécutif des délégués ouvriers et soldats demandant que les ordres donnés soient soumis à l'examen et à l'approbation préalable du comité.

Les journaux croient que le général Korniloff sera remplacé par le général Polovtsoff, commandant la division dite « des Sauvages » et composée de montagnards circassiens.

Les nouvelles qui nous parviennent aujourd'hui sont la conséquence logique des événements qui se sont succédé durant ces derniers jours depuis l'appel du gouvernement russe et l'invitation qu'il avait faite aux partis ouvriers de partager la tâche du gouvernement.

Malheureusement cet appel n'a aucunement produit les effets escomptés. La majorité des socialistes russes, habitués depuis de longues années à exercer une action purement négative, ne se sont pas souciés de partager les responsabilités du pouvoir. Ils ont donc refusé tout en s'employant par tous les moyens à diminuer l'autorité du gouvernement provisoire.

La réunion plénière des membres des trois Doumas n'a pas atteint non plus le résultat désiré. Elle aussi a été l'objet de véhémentes accusations des extrémistes qui reprochaient aux députés des différentes Doumas d'avoir fait preuve de servilité à l'égard de l'ancien gouvernement despotique.

On voit par là combien intransigeant, fantasque et par définition antigouvernemental est l'esprit de ces partis extrémistes russes qui tout à fait à tort voudraient se faire passer pour l'expression de l'unanimité des masses.

On hésite à formuler une hypothèse sur l'avenir que peut amener un tel état de choses.

Il est à espérer toutefois qu'une entente pourra encore se faire en vue d'une réunion rapide de l'Assemblée constituante qui exprimera l'opinion véritable de toute la Russie et saura donner à sa politique du pays le coup de barre salutaire.

SUR LE FRONT ITALIEN

Bombardement de Gorizia

TURIN, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — On signale un intense bombardement depuis deux jours sur le front de l'Isonzo et une grande activité de l'aviation. On remarque que l'artillerie autrichienne vise surtout Gorizia, que jusqu'ici elle avait relativement épargnée. On en conclut que l'ennemi renonce à toujours de reconquérir la ville.

Du côté du Trentin, on remarque aussi une activité plus grande de l'aviation ennemie. Des avions ont pénétré au-dessus des lignes de communication italiennes, mais, après tout, on ne croit pas qu'une action puisse se déclancher de ce côté, les routes étant encore couvertes d'une couche de neige de plusieurs mètres.

ENCORE UN DE MOINS !

Le zeppelin "L-22" est abattu

Une escadrille d'hydravions anglais l'a attaqué hier matin sur la mer du Nord et descendu en flammes...

LONDRES, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — L'amirauté publie le communiqué suivant :

Nos forces navales ont détruit ce matin, dans la mer du Nord, le zeppelin L-22.

La chute

LONDRES, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Au communiqué extrêmement bref, de l'amirauté concernant la destruction d'un zeppelin dans la mer du Nord, nous sommes en mesure d'ajouter les quelques détails suivants :

Le zeppelin *L-22* fut aperçu aux premières heures du jour.

Une escadrille d'hydravions se lança aussitôt à sa rencontre, entoura l'aéronef, lui coupa la retraite.

Après quelques minutes de combat on vit des flammes entourer le *L-22*. Deux hommes sautèrent à la mer, mais le reste de l'équipage s'engloutit avec la masse enflammée.

Le combat aérien eut lieu à environ 90 kilomètres de la côte hollandaise et à 360 kilomètres des côtes anglaises.

Un dirigeable à trois nacelles

HARLINGEN, 14 mai. — Un zeppelin à trois nacelles a été aperçu de l'île de Terschelling. Il était enveloppé d'une fumée épaisse... Après un quart d'heure la fumée s'étant dissipée, le zeppelin, qui se trouvait à environ 8 kilomètres 1/2, est devenu plus visible.

LES QUESTIONS MILITAIRES EN COURS

Le conseil supérieur de la défense nationale a tenu, hier, une longue et importante séance à l'Élysée, sous la présidence de M. Poincaré. *Il a poursuivi l'examen des questions militaires en cours.*

Cette réunion a été suivie d'une conférence qui...

Ce matin se tiendra à l'Élysée la réunion des ministres habituelle du mardi. Nous croyons savoir...

LE CONGRÈS DE STOCKHOLM

Le préfet de police de Berlin refuse leurs passeports aux minoritaires

ZURICH, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Le préfet de police de Berlin a refusé d'accorder un passeport aux membres de la minorité socialiste indépendante qui voulaient se rendre à Stockholm. Le député du parti, Haase, interpellera à ce sujet aujourd'hui lundi.

LES GRÈVES ALLEMANDES

Rigoureuses mesures de répression

ZURICH, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Le système des primes aux basses dénonciations inauguré à Berlin par les généraux von Groener et von Kessel vient de porter ses fruits. Un des chefs de la minorité socialiste indépendante qui occupe en même temps d'importantes fonctions dans le comité directeur du nouveau parti a été arrêté samedi à Neukœlln.

On ne révèle pas le nom de ce chef socialiste, mais on annonce déjà qu'il va être traduit devant un conseil de guerre pour haute trahison. D'autre part, le procureur impérial a ordonné l'ouverture d'une enquête contre les députés minoritaires Haase, Ledebour, Stadthagen, Dittmann, Wurm et d'autres encore qui sont inculpés d'avoir, au cours des grèves du mois dernier, prononcé des discours pacifistes à tendances révolutionnaires en invitant les chômeurs à ne pas reprendre le travail. Ces députés se seraient rendus à cet effet dans de nombreuses usines de munitions où le travail n'était pas encore complètement arrêté. Si les faits qu'on leur reproche sont prouvés, leur arrestation sera décidée et ils seront traduits devant un conseil de guerre.

Que dira Bethmann ?

La tension politique est extrême à Berlin et dans tout l'empire

ZURICH, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Quelle que soit la nature des déclarations que fera demain le conseiller responsable du kaiser, il n'en reste pas moins, et la *Morgen Post* le reconnaît elle-même, qu'à aucun moment, depuis le début des hostilités, la tension politique n'a jamais été aussi forte, à Berlin comme à Vienne.

Dans les milieux parlementaires allemands chacun se creuse la tête pour deviner ce que Bethmann pourra bien dire. C'est dans cet ordre d'idées qu'il faut enregistrer le télégramme officieux de Berlin à la *Gazette de Francfort* dans lequel il est dit : « Ceux qui attendent des déclarations du chancelier des révélations sensationnelles et croient à une surprise se trompent. Le fait que tout sera liquidé en une séance le prouve surabondamment. »

LA RUMEUR QUI MONTE



GUILLAUME. — Que disent-ils ?
LE VIEUX DOMESTIQUE. — Sire, ils crient « Vive l'Empereur ! »
GUILLAUME. — C'est étrange, il me semble avoir entendu... « Du pain et la paix ! »

CONTRE LES PIRATES

Il faut harceler Zeebrugge

A l'offensive sous-marine de l'Allemagne il faut opposer non une défense passive, mais des ripostes énergiques

Des bâtiments anglais, accompagnés d'hydravions, viennent de bombarder la base navale allemande de Zeebrugge, dans laquelle des destructions importantes auraient été réalisées. On est en droit d'espérer que cette action n'est pas un simple incident, mais se présente comme le prélude d'opérations plus vastes contre les repaires d'où s'élancent les submersibles, instruments présents de la seule offensive d'Hindenburg.

Car ce serait mal comprendre la valeur de la guerre sous-marine que ne pas en relier les gestes à ceux de la défensive allemande sur le front occidental. Devant la supériorité reconnue des armées anglo-françaises, le généralissime investi du commandement de toutes les forces de l'empire, se maintient dans une résistance immobile et obstinée à l'intérieur des lignes successivement édifiées ; mais, dans cette lutte de peuples en armes, il agit offensivement contre les communications des nations par lesquelles sont alimentées les armées.

En Occident, la stratégie allemande est donc, à l'heure actuelle, elle pratique, sur terre la défense active et sur mer l'attaque continue contre les transports et les convois de ses adversaires.

Ceux-ci, de leur côté, ne peuvent se cantonner dans le rôle passif jusqu'ici observé et constitué par le seul remplacement des navires torpillés ou canonnés. A toute attaque, toujours doit répondre une contre-attaque ; jamais, pour sauver une place, il ne suffit de boucher les brèches du rempart au fur et à mesure de leur ouverture.

Si les alliés entendent réduire à une moindre importance les dommages non seulement présents, mais surtout futurs de la guerre sous-marine, ils ne doivent pas hésiter à frapper là où les invisibles requins vont chercher la nourriture et l'énergie nécessaires à leurs exploits. Et de ce que les difficultés de semblables entreprises sont certaines, aucune objection ne doit naître ; car, à la guerre, les difficultés n'existent que pour être surmontées dans le dédain des pertes inséparables de grands desseins et dans la conviction que les hésitations et les atermoiements sont, de toutes les fautes militaires, en fin de compte les plus coûteuses.

Commandant de Civrieux

L'expédition du 12 a endommagé la jetée

LONDRES, 14 mai. — Suivant une dépêche de Douvres, la jetée de Zeebrugge aurait été fort endommagée par les canons anglais au cours du bombardement du 12.

La dépêche ajoute que si les dommages faits à Zeebrugge sont vraiment étendus et ne peuvent pas être réparés, le port ne tardera pas à s'ensabler.

Le butin des armées franco-anglaises

Les journaux allemands, en vue de rassurer l'opinion, ne cessent de répandre des contre-vérités concernant l'offensive franco-britannique. Mais il leur est difficile de donner le change sur les échecs successifs des armées du kaiser. Voici des chiffres qui montrent combien ces échecs ont été coûteux pour nos ennemis :

Du 9 avril au 12 mai, le butin des armées franco-anglaises se décompose ainsi :

49.579 prisonniers, dont 976 officiers.
444 canons lourds et de campagne.
943 mitrailleuses.
386 canons de tranchées.

COMMUNIQUÉS FRANÇAIS

(Officiel.) 14 mai, 14 heures.

Canonnade habituelle sur l'ensemble du front.

Nous avons repoussé ce matin de fortes reconnaissances allemandes qui tentaient d'aborder nos lignes en divers points : au nord-est de Vauxaillon, à l'ouest de Craonne, à la cote 108, près de Sapigneul et en Champagne, au sud-ouest de Nauroy.

Toutes ces tentatives ont complètement échoué sous nos feux. L'ennemi a subi des pertes importantes et laissé des prisonniers entre nos mains.

23 heures.

Au cours de la journée, l'artillerie allemande, violemment contrebattue par la nôtre, a bombardé le front au nord de Braye-en-Laonnois et de Cerny. Actions d'artillerie assez vives à l'est de Berry-au-Bac et en Champagne dans la région du mont Haut.

Sur les Hauts-de-Meuse, une tentative ennemie sur un de nos petits postes au bois des Chevaliers a été aisément repoussée.

Aucun événement important à signaler sur le reste du front.

COMMUNIQUÉS BRITANNIQUES

(Officiel.) 14 mai, 11 heures.

Des raids allemands ont été repoussés la nuit dernière au nord-est d'Epehy et au nord d'Ypres. Un certain nombre de prisonniers sont tombés entre nos mains. Nous avons réalisé une avance au cours de la nuit dans le village de Rœux.

21 h. 15.

Nos troupes ont poursuivi, aujourd'hui, leur avance au nord de la Scarpe et achevé la conquête de Rœux en faisant un certain nombre de prisonniers.

Le village, où l'ennemi a résisté avec acharnement et où se sont déroulés, au cours des opérations du mois dernier, de nombreux combats d'une extrême violence, se trouve actuellement tout entier entre nos mains.

Une légère progression a été réalisée dans la soirée au nord de Gavrelle.

Six appareils allemands ont été abattus hier en combats aériens et deux autres contraints d'atterrir désemparés. Trois des nôtres ne sont pas rentrés.

LE « MATIN » AU FRONT BRITANNIQUE

Dans Bullecourt et dans Rœux

Comment furent enlevés deux formidables repaires de la résistance ennemie

(DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL)

Croisilles, 13 mai.

Il n'est pas précisément aisé d'atteindre Rœux ni Bullecourt. D'abord, parce que les Allemands marmitent avec une rageuse véhémence, ici et là, le terrain perdu. Ensuite, et surtout parce que de l'un comme de l'autre village il ne subsiste plus, à l'heure actuelle, brique ni moellon. Nous avons pu, néanmoins, nous approcher au plus près de leur emplacement présumé et mesurer, sur le terrain, les vigoureux progrès de nos amis.

A Rœux, le combat engagé sur un front de 2 kilomètres et demi se poursuit depuis hier avec une âpreté qui ne souffre point de détente. Cent prisonniers de renfort sont venus s'ajouter aujourd'hui aux cinq cents capturés hier dans ce seul secteur. A l'heure où je crayonne ces notes, nous tenons, et solidement, plus de la moitié du village, outre l'usine de produits chimiques, ce nid d'aspics, et le cimetière en nid d'aigle que depuis bientôt un mois les leurs et les nôtres se disputaient et s'arrachaient tour à tour avec un même acharnement.

Monceaux de cadavres

Le vrai cimetière, à cette heure, ce sont les vieilles lignes allemandes — vieilles de quarante-huit heures à peine, on dirait d'un siècle — sous la patine mordante des obus. Je vous ai dit comment, au fort de la bataille, nos avions rasant à toutes ailes le remblai des tranchées, comme des martins-pêcheurs, fauchèrent leurs occupants au fil des mitrailleuses. Manœuvre hardie dont les opérateurs, au demeurant, sont revenus indemnes. J'ai compté, alignés à la parade funèbre, figés dans des attitudes de stupeur, plus de trois cents cadavres boches.

Une tranchée creusée à la hâte jette son trait zigzaguant au nord du village en travers de la route de Gavrelle à Monchy. Traquenard habile, improvisé par les nôtres. Une compagnie de Bavarois est venue s'y fourvoyer, tête baissée, à l'aveuglette. Ils pensaient, en s'esquivant par le nord, contourner notre tir de barrage. Ils ne savaient pas que nos hommes, au préalable, tenaient la position. Le double éclair des baïonnettes et des grenades dissipa leur erreur et résolut leurs craintes.

Mais le plus beau de la journée, ce fut à Bullecourt. Vous savez l'importance, non du village lui-même, mais de son emplacement comme clef de position. Là se trouve la charnière de l'angle formé par les deux lignes avancées de défense, dont l'une pousse vers Fontaine-les-Croisilles et l'autre se soude à Quéant à la grande ligne de sûreté Quéant-Drocourt. Les positions allemandes formaient sur ce point un saillant aigu, sommet redoutable d'un chapelet de redoutes éparses, redoutes bétonnées, véritables châteaux forts bardés de mitrailleuses à la douzaine, et de systèmes barbelés en grilles de barrage, dont le semis irrégulier ponctue les vallons et la plaine vers Heudecourt et Riencourt.

Nos amis ont mis le pied sur ce nœud de rides, pareilles sans nul doute à celles qui égratignent la face congestionnée du vieil Hindenburg, chaque fois que lui parvient la nouvelle d'un succès anglo-français.

Combats acharnés

L'attaque fut brusquement déclanchée à quatre heures du matin. Les Anglais firent irruption au nord-est, les Australiens au sud-ouest du village. Les deux forces assaillantes marchèrent presque parallèlement à la rencontre l'une de l'autre, se rapprochant en biseau comme les laminoirs d'une machine à battre. La résistance de l'adversaire fut opiniâtre. Outre ses mitrailleuses fixes, il disposait d'un grand nombre de fusils-mitrailleuses. L'ordre était de défendre le village à tout prix. Ordre obéi de point en point. Les mitrailleurs se firent jusqu'au dernier hacher sur leurs engins. On compte ceux-ci par les monceaux de cadavres qui s'y agglutinent. Dans un suprême sursaut de colère, les bras sont crispés, comme pour les défendre par delà la mort, autour du col grêle des farouches machines. Impressionnant bas-relief, qui exalte plus haut que toute louange l'intrépidité du vainqueur.

Au nord-est du village serpente un chemin creux où l'ennemi avait pris l'habitude de masser ses réserves. Les Australiens s'y ruèrent en trombe, enveloppèrent une compagnie, prête à bondir pour une contre-attaque. 80 prisonniers blessés et 97 non blessés furent, d'un trait, capturés.

Détail à retenir : sur un point nos amis ont fait, à Bullecourt, plus de prisonniers qu'ils n'avaient de troupes engagées. Il est prodigieux de songer au petit nombre d'hommes qui ont eu raison de ce formidable guêpier. Une fois de plus, la chaude bravoure des courages fermement trempés l'emporta sur la froide brutalité de la machine.

Ayant midi, hier, la situation était nette et nos gains dûment établis. Vers le soir et dans la nuit, les Boches ont contre-attaqué avec furie. Réaction infructueuse en dépit de sa violence.

Actuellement, les nôtres s'emploient, avec l'appui de l'artillerie, à vider les quelques poches de Boches qui subsistent au delà de Bullecourt et aux approches de Riencourt. Là, la besogne sera plus rude lorsqu'il s'agira d'écheniller les caves, profondes de seize mètres, qui se creusent sous le village, et offrent à l'ennemi des repaires provisoirement impénétrables.

Les prisonniers

Les prisonniers nous ont paru moins abattus que les jours précédents. Il y a parmi eux des hommes de la garde, robustes et nourris à leur soûl. Tous n'en peuvent dire autant. J'ai vu de jeunes recrues bavaroises dont la mine chafouine et blême, la bedaine en arc rentrant attestent qu'elles ne sont pas venues à l'abondance pour leur plaisir.

L'un de ces jouvenceaux, complaisamment, nous a exposé ses griefs. Il était jusqu'à ces dernières semaines sténo-dactylographe au service d'un état-major. C'était le filon. Mais le haut commandement, à court d'hommes, s'est avisé d'épouiller les cadres et notre dactylographe passa sans transition du tac-tac paisible de sa machine au taca-taca étourdissant des mitrailleuses. On lui enseigna deux fois l'exercice, trois fois le tir et une fois le lancement de la grenade ; et hop ! dans la mêlée. Il pense avoir trouvé cette fois le vrai filon.

De ces guerriers en vitesse il y aurait foison, à l'entendre, dans les rangs de nos ennemis. L'Allemagne est pressée. Les alliés ne le sont pas moins.

En attendant, comme après chaque défaite, l'ennemi cherche sa revanche dans quelque basse vengeance. On a constaté des explosions et des incendies dans presque tous les villages au ras des lignes jusqu'à Lens.

LES RESTRICTIONS NÉCESSAIRES

Les jours sans viande

C'est le lundi et le mardi sur lesquels l'accord semble se faire

La commission consultative du ravitaillement du département de la Seine s'est réunie hier après-midi, sous la présidence de M. Fiancette.

Elle a adopté un rapport de M. Le Corbeiller fixant le régime des deux jours sans viande.

A l'unanimité, elle a choisi le lundi et le mardi sur lesquels les commerces intéressés se sont généralement mis d'accord.

Se référant à cette décision, M. Laurent, préfet de police, *vient d'aviser M. Viollette de son intention d'interdire la vente de la viande pendant ces deux jours dans le département de la Seine.*

Dans ces conditions, le nouveau régime n'entrerait en application que le lundi 21 mai et tous les commerces de gros, abattoirs, criées, halles et marchés seraient fermés du samedi midi au mardi midi.

La commission a également émis le vœu qu'il ne soit pas laissé aux préfets le soin de choisir les jours sans viande au gré des usages locaux. Elle estime, en effet, que dans le désordre qui en résulterait, le ravitaillement des villes en viandes foraines se trouverait fort gêné. Elle s'oppose également à ce que soit autorisée, les jours sans viande, la vente de la volaille, du lapin et des abats.

Par contre, elle a émis un vœu favorable à l'autorisation de la consommation de la viande de cheval, les bouchers hippophagiques ne débitant que des animaux accidentés dont la chair se trouverait perdue en cas de non-utilisation immédiate. Il va de soi, cependant, que l'autorisation d'ouverture accordée aux boucheries hippophagiques ne saurait se compléter de celle de la consommation de cette viande dans les restaurants, ce qui serait ouvrir la porte à une fraude impossible à réprimer.

Telles sont les grandes lignes du projet mis au point par la commission spéciale de ravitaillement et dont l'adoption par le ministre paraît certaine, dès son retour d'Angleterre.

Quant aux détails d'application, ils seront réglés par une ordonnance de police.

Il reste à souhaiter que les deux jours sans viande connaissent une meilleure fortune que les soirs sans viande. Au cas où l'économie apparaîtrait insuffisante, il est très probable que *la solution proposée serait alors l'institution d'une semaine sans viande par mois.*

Ce que disent les bouchers

Hier matin, aux Halles, et dans certaines gares, beaucoup de viandes sont, en raison des chaleurs tout à fait anormales de ces derniers jours, arrivées dans un état qui les rendait impropres à la consommation.

Il n'y a là, nous dit-on, dans les milieux compétents, une situation qui n'est imputable qu'à la température, et dont personne ne saurait être rendu responsable. Les transports, à quelques exceptions près qu'on ne saurait éviter en ce moment, se sont effectués d'une façon régulière, mais, par ces temps d'orage, la viande la plus fraîche peut en une heure se putréfier.

Nous sommes, pour notre part, très heureux de l'intention témoignée par le préfet de police de fixer les deux jours sans viande au lundi et au mardi, car si l'on en était resté à l'ancienne formule, il en serait certainement résulté dans les transports une perturbation qui aurait augmenté dans des proportions considérables les pertes de viande dues à la chaleur. D'ailleurs, la solution à laquelle on s'est arrêté est celle que souhaitaient non seulement le commerce du gros, mais encore beaucoup de détaillants et toutes les grandes maisons d'alimentation.

M. Maurice Viollette à Londres

M. Maurice Viollette, ministre du ravitaillement, est parti la nuit dernière pour Londres où il doit s'entretenir avec le gouvernement anglais de la question du charbon et de la réglementation du fret.

LA RENTRÉE DU SÉNAT

C'est aujourd'hui, à 15 heures, qu'a lieu la rentrée du Sénat. M. le président Dubost prononcera l'éloge funèbre des deux sénateurs décédés pendant les vacances, MM. Aimond et Guillemaut. Il saluera M. Potié, le sénateur du Nord, évacué d'Allemagne, et qui viendra reprendre sa place au Luxembourg.

Puis, après le tirage au sort des bureaux, l'assemblée commencera la discussion de la proposition de loi de M. Bérenger et du projet gouvernemental sur la mobilisation civile, qui est inscrite en tête de l'ordre du jour.

NAVIRES, DÉFENDEZ-VOUS

RENSEIGNEMENTS SUR LA GUERRE SOUS-MARINE

Attaques à la torpille au cours desquelles des navires de commerce français ont échappé au sous-marin : en février, 1 ; en mars, 2 ; en avril, 6.

Attaques à la torpille au cours desquelles des navires de commerce français ont été coulés par sous-marin : en février, 4 ; en mars, 5 ; en avril, 8.

Pendant le mois d'avril on a relevé :

12 engagements entre patrouilleurs français et sous-marins.

13 engagements entre hydravions français et sous-marins.

16 engagements au canon entre navires de commerce français et sous-marins.

Les navires attaqués ont échappé chaque fois au sous-marin.

Un courrier torpillé

(Officiel.)

Le courrier d'Oran, le paquebot *Medjerda*, de 1.918 tonneaux, de la Compagnie Touache, venant d'Oran à Marseille, a été torpillé.

En raison des conditions de leur sauvetage, les rescapés ont été conduits dans des ports différents. Au fur et à mesure que seront recueillis les renseignements les concernant, les familles intéressées pourront être prévenues.

Les renseignements déjà connus pourront être communiqués dès maintenant au sous-secrétariat d'État de la marine marchande en ce qui concerne l'équipage et les passagers civils de la *Medjerda* et à la section des renseignements aux familles (43, avenue de La Motte-Picquet) en ce qui concerne les militaires de l'armée de terre embarqués.

Sept avions allemands abattus

(Officiel.)

Dans les journées du 12 et du 13 mai, sept avions ennemis ont été abattus. Il faut y ajouter un autre appareil allemand qui s'est abattu sur le sol le 4 mai, à la suite d'un combat.

Nos escadrilles de bombardement ont lancé 9.000 kilogrammes d'explosifs sur des gares et bivouacs en arrière du front allemand.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

DERNIÈRE HEURE

CHEZ NOS ENNEMIS

Le chancelier ferait au Reichstag des déclarations sur la Russie

Un journal officieux viennois publie un article sur les buts de paix

LES DEUX EMPIRES SE DISENT D'ACCORD

ZURICH, 15 mai. — Dépêche particulière du « Matin ». — Un télégramme officieux de Berlin à la Gazette de Francfort annonce que l'exposé du chancelier au Reichstag sera très court et éclaircira la situation à l'endroit de la Russie.

M. Roesicke, pour les conservateurs, et Scheidemann, pour les socialistes, motiveront les interpellations.

Les orateurs des autres partis seront très courts.

Une note officieuse de Vienne

ZURICH, 14 mai. (*Dépêche particulière du « Matin »*). — La *Reichspost*, de Vienne, s'élève, dans un article qu'on prétend inspiré, contre les buts des socialistes, « qui sont injustes à l'égard de leur propre pays et ne font qu'encourager les convoitises des empires centraux ».

« Les déclarations du comte Czernin au sujet de la paix sans annexion, déclare ce journal, n'avaient trait qu'à la Russie et personne n'a jamais eu l'idée d'accorder l'absolution aux Serbes, aux Roumains et aux Italiens.

« Les socialistes de Berlin et de Munich se trompent lorsqu'ils croient pouvoir menacer la politique intérieure d'une rupture du front diplomatique et d'une résistance de la part de la monarchie austro-hongroise. »

La situation du chancelier se trouverait consolidée

ZURICH, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin »*. — Selon le correspondant berlinois du *Nouveau Journal de Stuttgart*, il est exact que la situation du chancelier avait été sérieusement ébranlée par la dernière crise dans le domaine de la politique intérieure et extérieure et qu'on parlait couramment de lui donner un successeur. Mais le voyage de Bethmann au grand quartier général, ainsi que l'appui qu'il a su trouver auprès du roi de Bavière et du comte Hertling, ont écarté le danger et aujourd'hui sa situation doit être considérée comme consolidée.

On déclare qu'une des causes principales de cet apaisement fut que 2 ou 3 assez vifs remous qui s'étaient produits entre le chancelier et quelques milieux militaires et industriels.

Malgré l'échec de la mission de Bethmann à Vienne, le discours qui sera prononcé demain par le conseiller responsable de l'empereur sera fait au nom de la Quadruplice tout entière. Il est probable que les orateurs du centre, du parti national-libéral et du parti radical se borneront à une courte déclaration de principes.

On assiste actuellement à de violents efforts du gouvernement et de ses hommes de paille en vue d'éviter un débat général, cependant la situation est encore indécise.

On dit aussi que pour éviter une longue discussion sur la situation en Alsace-Lorraine, les commandants des provinces annexées décréteraient aujourd'hui quelques mesures adoucissant les prescriptions draconiennes actuellement en vigueur.

Vienne et les Etats confédérés approuveraient sa politique

ZURICH, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin »*. — Voici les derniers détails reçus ce matin, à 1 heure de l'après-midi, à Zurich, sur les déplacements du chancelier et la crise de politique extérieure.

Un télégramme de Berlin aux *Dernières Nouvelles de Munich* déclare qu'il faut attacher une importance exceptionnelle au voyage de Bethmann-Hollweg au grand quartier général et à Vienne. Ces deux voyages étaient en relation immédiate avec les interpellations sur la paix. Le premier avait pour but d'informer le gouvernement sur la situation militaire par rapport aux manœuvres pacifistes d'une partie du Reichstag, pendant que le deuxième tendait à affirmer l'unité de vues des cabinets de Berlin et de Vienne dans la question de la paix.

« Il est probable, dit ce journal bavarois, que nous entendrons parler avant peu d'un nouveau voyage du chancelier. »

D'autre part, le chancelier de l'empire a déclaré à son retour du grand quartier général au président du Reichstag, Dr Kaempf, que la situation pouvait être considérée aujourd'hui comme raffermie, attendu qu'il continuait à jouir de la confiance de l'empereur.

« J'ai pu ajouta Bethmann, démontrer que les gouvernements des grands Etats confédérés approuvaient mon attitude et étaient également d'accord avec ma politique étrangère. »

Les chefs des partis du Reichstag conférent au sujet de la paix

ZURICH, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin »*. — Les principaux chefs des partis politiques du Reichstag ont eu hier une longue conférence au sujet de la question de la paix.

Bruits d'émeutes à Berlin et à Leipzig

AMSTERDAM, 14 mai. — On apprend d'Herzogenrath, commune de la frontière allemande près de Maestricht, que des récits continuent à se répandre dans cette partie du territoire hollandais sur des émeutes qui auraient éclaté à Berlin depuis le 1er mai. Des voyageurs revenus d'Allemagne à Herzogenrath parlent de nombreux tués. Il s'agirait surtout de femmes et de paysans venus aux marchés, assaillis par la foule et dévalisés malgré l'intervention des troupes.

D'autres émeutes auraient éclaté à Leipzig. (*Ag. Radio.*)

Sabotages dans les usines de guerre

ZURICH, 14 mai. — *Dépêche particulière du « Matin »*. — La *Volkswacht*, de Bielefeld, publie un communiqué très énergique de la kommandantur contre des actes de sabotage répétés qui ont eu lieu dans les usines de guerre de la région.

Pour terroriser les neutres

COPENHAGUE, 14 mai. — Dans la *Woche*, le professeur Hamm demande l'impitoyable *destruction*, corps et biens, de tous les navires neutres rencontrés, « ce qui, dit-il, inspirerait une salutaire terreur aux autres, les forcerait à rester dans leurs ports et contraindrait les Anglais à risquer leurs propres navires ». (*Havas.*)

Excuses à la Hollande et nouveaux ordres aux pirates

LA HAYE, 14 mai. — L'Allemagne offre à la Hollande ses regrets et des indemnités pour le torpillage du vapeur *Geertruida*, coulé le 5 juillet, et du chalutier *Leda*, coulé le 12 novembre.

L'Allemagne annonce, en outre, que les commandants navals allemands ont reçu l'ordre, dorénavant, d'apporter plus d'attention et de tirer des coups de canon comme avertissement et de ne pas atteindre les vaisseaux neutres ainsi avertis. (*Havas.*)

LES ETATS-UNIS ET LA GUERRE

(SERVICE PARTICULIER DU « MATIN »)

NEW-YORK, 13 mai. — Le *New-York Times*, dans un article documenté, expliquant clairement quelle est la situation, estime la récolte du blé à

« On peut dit-il, évaluer la récolte totale de l'Amérique cette année à 6½ milliards de boisseaux, contre 640 millions l'année dernière. En temps normal, l'Amérique consomme pour son propre compte 620 millions de boisseaux. Donc, régulièrement, la récolte de cette année devrait être entièrement consacrée à la consommation américaine et on ne pourrait rien en ouvrir pour l'Europe. Mais, explique le *Times*, les autres années sont actuellement si abondantes aux Etats-Unis que, sans grande gêne, la consommation de la farine et des grains américains pourra être réduite d'un tiers. Cela laisserait 200 millions de boisseaux (72 millions de quintaux) que l'Amérique pourrait mettre à la disposition de ses alliés. Il sera également indispensable qu'un contrôle sévère et bien ordonné fonctionne dans le pays. Ce sera la tâche de M. Hoover, qui doit prendre en main, ces jours-ci, la direction du ravitaillement de l'Union. »

Pour stabiliser les cours des céréales

CHICAGO, 14 mai. — La Bourse des blés a suspendu pour deux jours toutes les opérations en blés, sauf celles nécessaires au parachèvement des contrats en cours.

Les cotes de clôture de samedi seront prises comme cotes maxima pour les opérations de liquidation. Les offres en mai pour les blés, maïs et avoines sont suspendues.

Des mesures ont été prises après consultation avec les représentants des pays alliés.

La réglementation des affaires pendant ces deux jours a pour objet de permettre aux représentants des autres Bourses de blé de venir à Chicago conférer sur les moyens de stabiliser les prix du marché qui tendent à faire des écarts considérables.

(*Havas.*)

La mise sur pied de guerre de l'armée active

WASHINGTON, 14 mai. — M. Wilson a sanctionné la mise sur pied de guerre des effectifs prévue pour octobre, conformément au projet de loi de l'armée actuellement soumis aux Chambres. L'organisation de nouveaux régiments commencera demain.

Sur les 1.187.000 hommes à mobiliser, l'armée a 85.000 hommes sont déjà sous les armes.

(*Havas.*)

La question des marchés à terme

WASHINGTON, 14 mai. — Le Sénat a rejeté par 40 voix contre 24 l'amendement de M. Thomas proposant la fermeture des Bourses des marchés à terme.

Cet amendement avait pour but d'empêcher les spéculations abusives sur les denrées alimentaires.

De nombreux orateurs se sont élevés avec violence contre les spéculateurs, qu'ils ont qualifiés de pirates et de brigands ; mais l'amendement a été rejeté afin de ne pas compliquer la loi sur l'espionnage.

(*Havas.*)

Visite d'adieu des missions au président Wilson

WASHINGTON, 15 mai. — Les membres des missions anglaise et française ont fait au président Wilson leur visite d'adieux.

(*Ag. Radio.*)

Les rapports des sous-commissions

WASHINGTON, 14 mai. — La mission française, qui vient de rentrer dans la capitale après un voyage de dix jours dans l'Est, le Middle-West et le Canada, déclare être profondément touchée par la cordialité de la réception qui lui a été faite partout.

M. Balfour est également rentré à Washington. Il a reçu les rapports des huit sous-commissions qui ont continué à se réunir pendant les renseignements pendant la visite de New-York par les principaux membres de la mission.

Ces rapports portent sur la question de l'envoi d'une armée américaine en Europe, sur les munitions, sur le transmaritime, le service des renseignements interalliés, le matériel de guerre. (*Havas.*)

Mort subite de M. Choate

NEW-YORK, 15 mai. — M. Joseph Choate, ancien ambassadeur des Etats-Unis à Londres, est décédé subitement hier soir.

(*Havas.*)

M. Joseph Choate naquit à Salem (Massachusetts), le 24 janvier 1832, et fit ses études de droit à l'université Harvard. Pendant plus de trente ans, il occupa des fonctions importantes dans les tribunaux de l'Etat de New-York et à la cour suprême des Etats-Unis.

En 1899, il fut nommé ambassadeur des Etats-Unis à Londres et conserva ce poste jusqu'en 1905. Deux ans après, en 1907, le gouvernement des Etats-Unis l'envoyait siéger comme premier délégué à la conférence de la paix de la Haye.

M. Choate a publié des ouvrages très estimés notamment une étude sur le fonctionnement de la cour suprême des Etats-Unis.

Il y a quelques jours, au banquet anglo-franco-américain de New-York, M. Choate exaltait en termes chaleureux et éloquents l'œuvre des alliés et promettait aux membres des missions le concours absolu des Etats-Unis.

Le colonel House fait en Angleterre

WASHINGTON, 14 mai. — Il est probable que le colonel House, ami personnel du président, accompagnera M. Balfour au retour de sa mission en Angleterre.

La confirmation officielle du cours des conférences de New-York est soumise à la décision du président Wilson. (*Ag. Radio.*)

NOUVELLES EN TROIS LIGNES

Le général Nivelle a accepté la présidence honoraire de l'Association des maires du comté de Kent. (*D. T.*)

LA RÉVOLUTION RUSSE

La participation des socialistes au gouvernement

UN VOTE FAVORABLE

PETROGRAD, 14 mai. — Le comité exécutif du conseil des délégués ouvriers et soldats a tenu une séance au cours de laquelle il a discuté la question de la situation intérieure.

Il s'est prononcé, par 41 voix contre 19 et 2 abstentions, pour la participation des représentants du parti socialiste dans le gouvernement provisoire. (Havas.)

M. Kerensky harangue les soldats

PETROGRAD, 14 mai. — Les délégations de l'armée du Caucase, appartenant à toutes les armes, se sont rendues auprès du gouvernement provisoire, pour lui témoigner leur confiance et affirmer leur décision de conduire la guerre jusqu'à ce que l'ennemi déclare renoncer à toute conquête.

M. Kerensky a répondu :

« L'armée russe jouit d'une liberté plus grande que l'armée américaine elle-même. Mais à tous les droits correspondent des devoirs. Le gouvernement ne prétend forcer personne, mais tous doivent payer leur dette, et à la patrie, et aux alliés, et à eux-mêmes. Le gouvernement fait tout pour mettre un terme à la guerre, mais cela ne peut finir que par une paix digne de la grande Russie. (*Ag. Radio.*) »

Un appel des marins de la mer Noire

PETROGRAD, 14 mai. — Les soldats des différents services de l'état-major de la flotte de la mer Noire et de l'équipage du cuirassé *Saint-Georges* ont publié hier un appel reconnaissant que la situation est menaçante pour la liberté de la patrie et déclarant qu'il est nécessaire de faire d'urgence l'union de tous dans le but de consolider l'ordre et de relever la discipline en oubliant les divergences de personnes. (*Information.*)

Les raisons de la démission du général Korniloff

LONDRES, 15 mai. — On mande de Petrograd au *Morning Post*, à la date du 12 mai :

« La démission du général Korniloff a été provoquée par l'incident suivant :

« Le général Korniloff ayant ordonné la revue d'un régiment des gardes à pied, une compagnie refusa de se rendre sur le terrain de manœuvre, alléguant que le comité de la compagnie n'avait pas été officiellement informé de la revue projetée et que le conseil du comité des délégués des ouvriers et soldats n'avait pas donné d'instructions à ce sujet.

« Le général Korniloff passa les autres compagnies en revue, puis discuta la question avec les hommes et les officiers. Entre temps, la compagnie mutinée envoyait au général Korniloff une demande de comparution devant elle. Le général Korniloff refusa. » (*Havas.*)

Démission du commandant du district de Moscou

PETROGRAD, 14 mai. — Les journaux annoncent la retraite du colonel Grouzinoff, qui, au début de la révolution, avait été élu commandant du district de Moscou par toute la garnison.

Son départ a été occasionné par une certaine tension des rapports avec diverses organisations de Moscou. (*Information.*)

Prochaine entrevue de M. Thomas avec le comité de Tauride

PETROGRAD, 14 mai. — La deuxième entrevue de M. Albert Thomas avec le comité exécutif des ouvriers et soldats est remise à demain après-midi. Elle sera précédée dans la matinée d'un entretien du ministre français de l'armement avec les membres de la section étrangère du comité. (*Havas.*)

Un appel aux paysans

PETROGRAD, 15 mai. — Le congrès des délégués des paysans, représentant 27 provinces, a été ouvert hier à Petrograd.

Le bureau du congrès a publié d'urgence un appel à tous les paysans de la Russie, leur demandant de fournir du blé et du fourrage pour l'armée et les formations de l'arrière. (*Havas.*)

Le complot de Stockholm

M. Vandervelde dissipe des nuées

STOCKHOLM, 14 mai. — Un communiqué de la commission socialiste hollando-scandinave dit :

Nous avons reçu hier et avant-hier Vandervelde et Hjalman, de passage à Stockholm et se rendant à Petrograd.

Au nom de l'assemblée, Branting a salué le président du bureau socialiste international, qui, malgré la crise de la guerre, a conservé parmi tous les socialistes le grand prestige de son autorité morale.

Au cours d'un long échange de vues, Vandervelde a déclaré qu'il se conformait au mandat qui lui avait été envoyé de Belgique occupée et qui considérait impossible de participer à une assemblée plénière avec des socialistes qui ont soutenu et soutiennent la politique impérialiste des puissances centrales.

Avant la séance, Vandervelde a eu une entrevue avec la délégation hollandaise au sujet des conditions dans lesquelles celle-ci s'était transportée à Stockholm.

La délégation hollandaise ayant déclaré avoir pris cette initiative sous sa responsabilité, sans engager le comité exécutif du bureau socialiste international, Vandervelde a constaté que cette déclaration dissipait tout malentendu. Il a déclaré qu'il n'avait aucune objection à formuler contre la procédure adoptée.

La commission a également reçu le citoyen Rouhanovitch, représentant du parti socialiste révolutionnaire de Russie, qui a exposé ses opinions sur la crise actuelle.

Borgbjerg, revenant de Petrograd, a donné des détails sur les entretiens qu'il a eus avec ses camarades de Russie, à qui il a transmis le programme de paix, suggéré par certains membres influents de la majorité social-démocrate allemande.

Interpellé, Borgbjerg a déclaré qu'il disait cela exclusivement en son nom personnel.

Le président a pris acte de cette déclaration en soulignant l'adhésion de Borgbjerg au point de vue déjà énoncé par la commission, à savoir que le centre de l'action socialiste internationale, dans les conditions actuelles, devait être maintenu dans des partis des pays neutres, dans l'intérêt même de l'aboutissement de l'œuvre entreprise. (*Havas.*)

Skobeleff délégué par les socialistes russes

PETROGRAD, 15 mai. — La commission exécutive du conseil des députés ouvriers et soldats a délégué à la conférence socialiste de Stockholm son vice-président M. Skobeleff.

(*Ag. Radio.*)

L'EFFORT DE NOS ALLIÉS

L'amirauté anglaise est réorganisée

En Italie, l'artillerie manifeste une grande activité dans le secteur des Alpes Juliennes

LONDRES, 14 mai. — (*Dépêche particulière du « Matin »*. — Le *Matin* a annoncé récemment des changements prochains dans la constitution du conseil de l'amirauté britannique. Ces informations ont été confirmées aujourd'hui à la Chambre des communes par sir Edward Carson. L'amiral Jellicoe, premier lord naval, prend, en outre, le titre de chef d'état-major général de l'armée navale.

Le vice-amiral Oliver, qui était chef d'état-major, siégera désormais au conseil de l'amirauté avec le titre de chef d'état-major adjoint.

Le contre-amiral Duff, qui était directeur de la division antisous-marine, devient également membre du conseil de l'amirauté.

Le fait le plus remarquable est que sir Eric Geddes, qui n'appartient pas à la marine, mais qui est un administrateur de tout premier ordre ayant fait ses preuves dans l'administration des chemins de fer aux Etats-Unis, aux Indes et enfin en Angleterre où il a, depuis octobre dernier, le titre d'inspecteur général des transports, devient membre du conseil de l'amirauté avec le titre de contrôleur et le rang de vice-amiral temporaire.

Les raisons de la dérogation apportée aux règles établies sont de deux ordres. Tout d'abord, sir John Jellicoe et les autres amiraux du conseil seront dégagés de tout souci administratif et pourront concentrer uniquement leurs efforts sur la conduite des opérations navales ; secondement, une impulsion vigoureuse sera donnée aux constructions maritimes sous la direction de sir Eric Geddes, entre les mains de qui seront concentrées toutes les ressources de cet ordre.

Pour ce qui concerne la marine marchande, sir Eric Geddes agira de concert avec le contrôleur de la navigation.

Le résultat de l'élévation de l'âge militaire

LONDRES, 15 mai. — D'après le dernier recensement, l'appel des réservistes de 41 à 49 ans fournirait un contingent de deux millions d'hommes. (*Ag. Radio.*)

Sur le front italien

COMMUNIQUÉ ITALIEN. — Officiel. — ROME, 14 mai. — SUR LE FRONT DU TRENTIN, *le duel d'artillerie s'est poursuivi au cours de la journée d'hier sur le plateau d'Asiago. Des avions ennemis ont tenté, à plusieurs reprises, d'effectuer des reconnaissances dans le Val-Sugana, mais ils en ont été empêchés par la vigilance de nos aviateurs. Des détachements ennemis ont été repoussés dans les environs de Paneveggio (vallée de Travignolo) et sur les pentes de Costabella (vallée de San-Pellegrino).*

Sur le front des Alpes Juliennes, le bombardement s'est manifesté hier avec une grande intensité. Notre artillerie a tenu sous un feu violent les batteries de l'ennemi, ses lignes de défense et les points centraux de ses positions.

Nous avons allumé d'autres incendies encore sur l'arrière des lignes de l'adversaire.

AU SUD-EST DE GORIZIA, *une série de coups de mains hardis, accomplis par nos patrouilles ont permis de ramener une trentaine de prisonniers, ainsi que deux mitrailleuses intactes avec une grande quantité de munitions.*

La lutte aérienne a pris un caractère plus vif ; une escadrille ennemie a lancé des bombes dans la zone d'Aquileia, y causant des dégâts à la basilique et au musée archéologique.

Sur le moyen Isonzo, nos aviateurs ont abattu au cours d'un brillant combat, deux avions ennemis.

Sur les autres fronts

COMMUNIQUÉ RUSSE. — Officiel. — PETROGRAD, 15 mai. — FRONT OCCIDENTAL. — *Fusillade et reconnaissances d'éclaireurs.*

FRONT DU CAUCASE. — *Dans la région de Keller-Kamiak-Dabn (au sud d'Erzindjian), les Kurdes ont déclanché une forte contre-attaque contre les tranchées que nous avions occupées la veille.*

EN MÉSOPOTAMIE, *sur la rivière Diala, dans la région de Chen-Suid, Kala-Chirwan et devant Omar-Aga, le combat a continué au cours de la journée du 10 mai.*

Nous avons fait des prisonniers. Nos pertes sont insignifiantes.

COMMUNIQUÉ BELGE. — Officiel. — LE HAVRE, 14 mai. — *Activité réciproque d'artillerie en divers points du front belge, spécialement dans la région de Dixmude.*

COMMUNIQUÉ DE L'ARMÉE D'ORIENT. — Officiel. — SALONIQUE, 13 mai. — *Actions d'artillerie dans certains secteurs du front. L'armée serbe continue à progresser vers le Dobropolje.*

Des reconnaissances ennemies au sud de Mukukovo et près de la rive droite du Vardar ont été repoussées.

UNE FABRIQUE ALLEMANDE D'AÉROPLANES INCENDIÉE

AMSTERDAM, 15 mai. — Selon le *Handelsblad*, la grande fabrique d'aéroplanes de Kœpelick, près de Berlin, a été entièrement détruite par un incendie.

DES OFFICIERS DÉPLACÉS REFUSENT DE QUITTER ATHÈNES

LONDRES, 15 mai. — Une dépêche d'Athènes, 12 mai, au *Daily Telegraph* annonce que trois des sept officiers déplacés par M. Zaimis ont refusé de quitter Athènes.

(*Havas.*)

UNE CRISE MINISTÉRIELLE EST OUVERTE EN CHINE

LONDRES, 15 mai. — *Dépêche particulière du « Matin »*. — Le correspondant du *Morning Post* à Shanghaï télégraphie le 13 mai :

« A la suite des manifestations en faveur de la déclaration de guerre à l'Allemagne, auxquelles environ 5.000 personnes prirent part, qui se déroulèrent devant le Parlement, et au cours desquelles plusieurs membres de l'opposition furent frappés, une crise ministérielle est ouverte.

« Le président du conseil a décidé de démissionner et la majorité des ministres ont également remis leur portefeuille.

« La situation est peu claire, mais il est probable qu'un gouvernement de coalition, avec un nouveau président du conseil, sera constitué. »

Une explosion dans un atelier de pyrotechnie

BOURGES, 15 mai. — Une explosion s'est produite hier soir à la pyrotechnie dans l'atelier d'artifices.

Quatre femmes ont été tuées ; il y a dix blessés.

LE SÉNAT

Séance de rentrée

La rentrée du Sénat a eu lieu hier en présence d'une assemblée nombreuse. Tout d'abord M. Antonin Dubost prononça les éloges funèbres de M. Guillemaut, sénateur de Saône-et-Loire, et Aimond, sénateur de Seine-et-Oise.

Puis il salua affectueusement M. Potié, sénateur du Nord, qui, entouré de ses collègues des régions envahies, avait repris son fauteuil après bientôt trois ans d'absence.

Tout le Sénat fit une ovation au sympathique représentant du grand département meurtri. M. Potié, en quelques paroles émues, exprima sa joie d'être de retour dans sa patrie et parmi ses collègues.

A la demande du président du conseil, M. Debierre consentit à ajourner une interpellation sur les conséquences de la récente offensive.

Puis l'on discuta tout de suite une interpellation de M. Jénouvrier, sur la présence du ministre de l'intérieur dans le comité de guerre.

Le sénateur d'Ille-et-Vilaine reproche au gouvernement d'avoir fait entrer dans le comité de guerre un trop grand nombre de ministres qui ne sont pas directement intéressés à la conduite des opérations militaires. Il admet encore que MM. Viviani et Bourgeois en faisant partie, à cause de leur qualité d'anciens présidents du conseil, mais il se demande pourquoi on en a ouvert la porte à MM. Thierry, ministre des finances, et surtout à M. Malvy, ministre de l'intérieur.

— Le comité de guerre, réplique le président du conseil, n'est qu'une commission interministérielle sans pouvoirs propres et sans responsabilités. Il ne prend pas la décision, qui n'appartient qu'au conseil des ministres. On peut concevoir sa composition de différentes façons.

» M. Jénouvrier ne soulève de critique que contre la présence du ministre des finances et du ministre de l'intérieur.

» Nous nous sommes inspirés des règles qui procèdent au fonctionnement du comité supérieur de défense. Les ministres des finances et de l'intérieur y figurent de droit. »

M. Ribot fait l'éloge de son collaborateur M. Malvy. Il déclare qu'il ne se préparait pas à un procès politique, car il ne reconnaît en ce moment qu'un parti : celui de la France.

Après une réplique de M. Jénouvrier l'ordre du jour pur et simple, réclamé par le gouvernement, met fin à l'incident.

Une troisième interpellation de M. Quesnel sur la main-d'œuvre nécessaire à la prochaine moisson fut renvoyée à vendredi et une quatrième interpellation de M. Perchot sur l'organisation du ravitaillement ajournée au 25 mai.

Le Sénat aborda ensuite le projet de mobilisation civile.

AUX COLONIES

Deux gouverneurs généraux

M. Merlin est nommé gouverneur général de Madagascar, M. Angoulvant gouverneur général de l'A.E.F.

Deux nominations de hauts fonctionnaires coloniaux ont été signées hier au conseil des ministres. M. Martial Merlin est nommé gouverneur général de Madagascar, et M. Angoulvant est nommé gouverneur général de l'Afrique équatoriale française.

Commissaire général au Congo français, M. Martial Merlin fut le premier gouverneur général de l'Afrique équatoriale quand fut créé ce gouvernement. A part de courts séjours à Tahiti et aux Antilles, il passa toute sa carrière en Afrique, et plus particulièrement au Congo.

Il va succéder à Madagascar à M. Picquié, mort récemment. Depuis le retour en France de M. Picquié, l'intérim du gouvernement général avait été assuré par M. Garbit, gouverneur des colonies.

M. Angoulvant, qui devient gouverneur général de l'A. E. F., était, depuis neuf ans, gouverneur de la Côte d'Ivoire. Il a accompli dans cette colonie, dont la pacification fut son œuvre, un travail considérable.

Né en 1872, breveté de l'Ecole coloniale, il débuta dans les consulats. Chef adjoint du cabinet au ministère des colonies, puis au ministère du commerce, il fut secrétaire général de la côte des Somalis, puis du Congo. Il fut ensuite gouverneur de Saint-Pierre-et-Miquelon, de l'Inde d'où il vint à Grand-Bassam.

LE TORPILLAGE DU "MEDJERDA"

Les renseignements déjà connus pourront être communiqués dès maintenant au sous-secrétariat d'Etat de la marine marchande, en ce qui concerne l'équipage et les passagers civils du *Medjerda* et à la section des renseignements aux familles (43, avenue de La Motte-Picquet), en ce qui concerne les militaires de l'armée de terre embarqués.

160 rescapés à Port-Vendres

TARRAGONE, 15 mai. — Le vapeur anglais *Beatehall* a recueilli 160 naufragés appartenant au vapeur *Medjerda* et les a conduits à Port-Vendres.

Aucun cadavre n'est encore apparu sur la plage d'Amposta, où le capitaine du *Medjerda* fait des recherches.

Une interpellation

M. Emmanuel Brousse, député des Pyrénées-Orientales, a télégraphié de Perpignan au ministre de la marine que, dès la rentrée, il l'interpellerait sur le torpillage du *Medjerda* et sur les mesures qu'il compte prendre pour assurer la liberté de la navigation sur les côtes d'Espagne.

UNE GRÈVE DE LA COUTURE

Une centaine d'ouvrières de la maison Jenny se sont mises en grève, dimanche, pour réclamer une augmentation de 1 franc par jour et l'application de la semaine anglaise payée. Depuis, le mouvement s'est étendu considérablement. Les midinettes ne veulent pas céder. Dès 7 heures, hier matin, une animation extraordinaire régnait sur la place Vendôme et dans l'avenue des Champs-Elysées.

Des incidents d'une certaine violence se produisirent devant la maison Jeanne Lanvin, où les manifestantes entrèrent en contact avec la police. A midi, tous les ateliers des maisons Jenny, Chéruit, Lanvin, Premet, Dœuillet et Brandt étaient désertés. Les tailleurs, par esprit de solidarité et sans rien réclamer pour eux, ont fait cause commune avec les ouvrières. Le mouvement continue de s'étendre. Le nombre des grévistes dépassait hier 1.500. Une réunion a été tenue dans la matinée à la Bourse du travail.

Tué dans une battue

TROYES. — *Dépêche particulière du « Matin »*. — Au cours d'une battue aux sangliers dans le bois de Jaucourt, un chasseur, M. Malarmey, faisant retour à Savy, fut atteint par un coup de fusil tiré par un autre chasseur. Malarmey succombe le lendemain.

VIE COMMERCIALE

Marché aux veaux de la Villette

MARDI 15 MAI

Amenés 447, vendus 447 ; 1re qualité 3,96, 2e qualité 3,36, 3e qualité 2,80, extrêmes 2,36 à 4,26.

On cote au demi-kilo net.

Choix Brie, Beauce, Gâtinais 1,63 à 1,78, qualité ordinaire de 1,43 à 1,68, champenois 1,45 à 1,68, manceaux 1,33 à 1,60, gournayeux, picards 0,95 à 1,35.

Observations : vente facile.

LE HAVRE, 14 mai. — Cotons : calmes. Mai 213,75, juin 213,62, juillet 213,37, août 212, septembre 211,25, octobre 209,75, novembre 208,50, décembre 206,37.

— Cafés : faibles. Mai 89, juillet 87,75, septembre 87,75, décembre 86,75, mars 86.

NEW-YORK, 14 mai. — Cotons disponible 20,30, à terme sur juillet 19,85, sur septembre 19,46 ; cafés Rio type n° 7 disponible 10 1/8, sur juillet 8,25, sur septembre 8,37 ; sucre centrifuge 6,14.

CHICAGO, 14 mai. — Blés sur juillet 259, sur septembre 228 ; maïs sur juillet 156 1/2, sur septembre 150 1/2 ; saindoux sur juillet 22,92, sur septembre 22,95.

DERNIERS COURS ÉTRANGERS

LONDRES, 14 mai. — Fonds d'Etats : irréguliers. 5 0/0 français 1915, 82 3/4 ; 5 0/0 1916, 82 3/4 ; Consolidés, 55 1/2, Argentin 1886, 93 1/2 ; Brésil Funding, 77 3/4 ; Chine 5 1/2, 82 1/4 ; Egypte unifiée, 82 1/2 ; Japon 1899, 74 1/8 ; Russe 1906, 77 ; Russe 1909, 81.

Américains : nominaux. Canadian Pacific, 174 1/4. Mines : calmes. Chartered, 12/ ; East Rand, 10/ ; Goldfields, 1 1/2. Rand Mines, 3 5/16.

Divers : Rio Tinto, 62 1/2 ; De Beers, 13 15/16. Steel Common, 122 ; Marconi, 2 7/8. North Caucasian, 27/6 ; Russian Oil, 28/9.

Change de Rio, 13 3/4.

NEW-YORK, 14 mai. — Tendance de l'argent : soutenue. Call Money, plus bas 2 3/4, plus haut 2, cours moyen 3, dernier 2 3/4, demande en clôture 3, change sur Londres 60 jours 472, demand bills 475 50, câbles transfers 476 45, change sur Paris à vue 5,73, sur Berlin à vue nominal, United States 2 0/0 97 1/2, Atchison Topeka 99, Baltimore and Ohio 69, Canadian Pacific 159, Chesapeake and Ohio C. 56 1/4, Chicago Milwaukee C. 71 7/8, Chicago and N. W. pref. 120, Bethlehem Steel C. 122 3/4, Denver and Rio Grande C. 11, Erié Railroad 23 5/8, Erié Railroad 1st pref. 35 1/4, Great Northern pref. 104 3/4, Illinois Central 100 3/4, Louisville and Nashville 121 1/4, National R. Mexico 1st pref. 23, New-York Central 87 1/4, Ontario and Western 21 1/8, Pennsylvania 53 3/4, Reading 86 1/4, Rock Island 40, Southern Railway 124 1/2, Southern Pacific 91, Union Pacific 133 1/4, Wabash C. (New) 10 5/8, Wabash pref. (A.) 45 3/4, American Smelting 93, Anaconda Copper 77 7/8, Utah Copper 113, Calumet and Hecka 540, General Electric 153, U. S. Steel C. 117 1/8, U. S. Steel pref. 117, British American Tco ord. 17 1/2, argent en barres 74 7/8. Affaires totales, 420.000 tiers.

MADRID, 14 mai. — Intérieur, 73 65. Change sur Paris, 79,20 ; sur Londres, 21 56.

BARCELONE, 14 mai. — Intérieur, 73 45. Nord-Espagne, 67 20. Saragosse, 68 70. Change sur Paris, 79 25 ; sur Londres, 21 56.

Cours des métaux de Londres

LONDRES, 14 mai. — Cuivre : comptant pour prompte livraison, 133 ; livrable à 3 mois, 129 10/ ; électrolytique, 142 à 138. Etain : comptant pour prompte livraison, 246 15/ ; livrable à 3 mois, 246 15/. Plomb : comptant pour prompte livraison, 30 10/ ; livraison plus éloignée, 29 10/. Argent en barres : 38 l'once.

BOURSE DE PARIS

15 mai.

La liquidation de quinzaine passe inaperçue ; au parquet, on est toujours résistant, et nos rentes ne se modifient pas.

En coulisse, on offre de nouveau Bakou, Toula et Hartmann perdant de 30 à 50 francs.

MARCHE OFFICIEL

Fonds d'Etats. — 5 0/0, 87 70 ; 3 0/0, 61 50 ; 3 1/2, 88 75 ; Russe 1891, 50 60 ; 1896, 47 50 ; 1906, 73 ; 1909, 65 90 ; Extérieure, 103 55 ; Turc Unifié, 63 ; Argentin 1911, 85 ; Chinois 1913, 435 75 ; Serbe 1913, 66 ; Egypte Unifiée, 91.

Etablissements de crédit. — Lyonnais, 1.160 ; Banque de Paris, 897 ; Comptoir d'Escompte, 800 ; Banque Française, 200 ; Banque Nationale du Mexique, 355 ; Crédit Franco-Egyptien, 144.

Chemins de fer. — Nord, 1.285 ; P.-L.-M., 900 ; Orléans, 1.060 ; Ouest, 700 ; Est, 750 ; Andalous, 428 ; Saragosse, 429.

Valeurs diverses. — Rio, 1.725 ; Suez, 4.345 ; Métro, 410 ; Omnibus, 395 ; Thomson, 699 ; Briansk, 381 ; Distribution, 369 ; Pathé, 165 ; Say, 473 ; Suc. d'Egypte, 560 ; Panama, 110 ; Schneider et Cie, 2.419 ; Ariège, 730 ; Fives-Lille, 780 ; Basse-Loire, 385 ; Trefileries, 230.

Obligations. — Ville de Paris 1865, 535 ; 1871, 358 ; 1875, 490 ; 1876, 486 50 ; 1892, 258 50 ; 1896, 251 50 ; 1904, 311 ; 1910 2 3/4, 297 ; 1912, 228. Foncières 1879, 460 ; 1883, 334 ; 1885, 328 ; 1895, 340 ; 1903, 364 ; 1909, 197 ; 1913 3 1/2, 332 50 ; 1913 4 0/0, 402 ; 1917 lib., 314 75 ; non lib., 233. Communales 1879, 429 ; 1880, 454 75 ; 1891, 298 50 ; 1892, 326 50 ; 1899, 330 ; 1906, 304 ; 1912, 493 50. Est 3 0/0, 337 50 ; Ouest 3 0/0, 357 ; Orléans 3 0/0, 354 ; Nord 3 0/0, 344 50.

MARCHE EN BANQUE

Obligations. — Amazone, 231 ; Colombie 5 0/0, 381 ; Mendoza, 372 ; Moscou, 429 ; Petrograd 1902, 320 ; Stockholm 1908, 481 ; Varsovie, 130 50.

Actions. — Maltzoff, 535 ; Toula, 1.070 ; Bakou, 1.620 ; De Beers, 361 ; East Rand, 18 50 ; Goldfields, 45 50 ; Rand Mines, 90 25 ; Monaco, 2.775.

COURS DES CHANGES

	14 mai	15 mai		14 mai	15 mai
Londres	27 15/16	27 15.	Italie	61 ½	61 ½
Suisse	112	112	Espagne	631	623
Amsterdam	238 ½	238	Suède	171	171
Petrograd	155	154 ½	Norvège	168	168
New-York	570	570			

SITUATIONS Brochure envoyée franco PIGIER, 53, rue de Rivoli, Paris

LE MEILLEUR PROTECTEUR pour chaussures est le talon tournant caoutchouc WOOD MILNE, qui évite l'usure, rend la marche silencieuse et douce. Exigez WOOD MILNE SPECIAL sur chaque talon. Refusez les imitations. Hommes, 1 fr. 50 ; Dames, 1 fr. 25 la paire.

HERNIE BANDAGE BARRÈRE élastique sans ressort adopté p. l'armée. Broch. et essais gratuits, 3, Bd du Palais, PARIS.

LES GRANDS MAGASINS DUFAYEL **PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ** seront ouverts le 17 Mai, Jeudi de l'

DERNIERE HEURE

LA CRISE RUSSE

L'ordre et la discipline renaissent

Les socialistes veulent la poursuite de la guerre et la fidélité aux alliés.

PETROGRAD, 19 mai. — *La fermeté de la déclaration faite hier par le gouvernement et le ton résolu des premiers ordres du ministre de la guerre, M. Kerensky, opèrent dans les esprits une visible réaction vers un sentiment d'ordre et de discipline nécessaire pour enrayer l'anarchie menaçante.*

Le conseil des délégués des ouvriers et soldats lui-même ajoute à cette impression d'amélioration une note catégorique de confiance dans le gouvernement et un appui à l'égard d'une politique énergique.

Indépendamment des déclarations officielles que le conseil des délégués des ouvriers et soldats a publiées dans son organe *Isviesta*, on entend, à Petrograd, depuis deux ou trois jours, des manifestations publiques de volonté bien déterminée qui viennent de la province, apportées par les délégués paysans au congrès.

La séance de ce matin donna lieu à des discours très applaudis sur la question de la guerre et de la paix ; ils ont mis en relief les tendances nettement favorables à la poursuite énergique de la guerre, conformément aux déclarations de M. Kerensky.

La flotte de la mer Noire qui, en 1905, fut la première à seconder le mouvement révolutionnaire, fait preuve aujourd'hui également d'une conscience patriotique qu'elle ne cesse de manifester dans ses proclamations et ses réunions.

Les représentants qu'elle a délégués au congrès du front à Petrograd ont organisé ce matin un grand meeting auquel ont assisté MM. Albert Thomas, Vandervelde, Kerensky et les ambassadeurs alliés, dont l'entrée a été saluée de longues acclamations. *Les discours qui ont été prononcés étaient inspirés par la solidarité de la Russie envers ses alliés.*

Quoique la situation soit toujours sérieuse et par moment précaire, après les mauvaises journées qui viennent de s'écouler, il est bon de souligner les symptômes favorables qui apparaissent aujourd'hui.

(*Havas.*)

La confiance dans le gouvernement

PETROGRAD, 19 *mai*. — *Le conseil des délégués des ouvriers et soldats a voté en séance plénière, à la presque unanimité, une résolution exprimant sa confiance au nouveau gouvernement.*

Les ministres, qui étaient venus à cette séance, ont été accueillis par de vifs applaudissements. (Havas.)

Nouveaux ministères

PETROGRAD, 19 mai. — Le gouvernement a ordonné la création des nouveaux ministères du travail, des postes et télégraphes et de l'assistance publique. (*Havas.*)

M. Albert Thomas à Moscou

PETROGRAD, 19 mai. — M. Albert Thomas part ce soir pour Moscou, afin de poursuivre dans les milieux révolutionnaires moscovites l'action qu'il mène ici depuis un mois avec une infassable énergie.

(*Havas.*)

Lénine mis en demeure de décamper

PETROGRAD, 19 mai. — Sur la demande d'une bataillon du Théâtre Impérial, dont le palais fut occupé par Lénine, à son retour à Petrograd, par un groupe de ses partisans et par des soldats de la section des automobiles blindées, le juge de paix a décidé que le palais doit être évacué dans un délai de vingt jours. (*Havas.*)

LA PIRATERIE

Où fut torpillé le "Medjerda"

MADRID, 19 mai. — La *Correspondencia de España* se fait l'écho de bruits d'après lesquels le torpillage du vapeur français *Medjerda* aurait eu lieu dans des eaux territoriales espagnoles.

Elle ajoute que des personnalités notables auraient eu l'occasion d'assister, de la plage de Candas, au torpillage de plusieurs vapeurs norvégiens. Elles ajoutent que plusieurs habitants de la ville de Candas s'embarquèrent dans des canots pour voir le sous-marin et que ces personnes sont certaines que plusieurs membres de l'équipage du submersible torpilleur avaient été vus parcelles la veille du torpillage, se promenant tranquillement dans le port de Gijon.

La note espagnole à l'Allemagne

MADRID, 19 mai. — L'*Imparcial* croit savoir que la note espagnole adressée à l'Allemagne à la suite du torpillage du *Patricio* est rédigée de façon catégorique ; elle n'admet, plus, de négociations ultérieures, contient une demande de réparations, exige la garantie qu'un fait analogue ne se renouvellera jamais et fait allusion aux indications déjà formulées dans les notes antérieures sur le respect qui doit être observé dans les eaux territoriales qui sont la continuité du sol national. Le journal dit que ce document a été approuvé à l'unanimité par les membres du conseil des ministres.

(*Havas.*)

LA DÉGRINGOLADE DU MARK

GENÈVE, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Le mark dégringole à la Bourse de Genève avec une grande célérité. Le change sur l'Allemagne est descendu à 7 60 contre 78 05 hier.

CHEZ NOS ENNEMIS

Les négociations austro-allemandes

Une note officieuse

ZURICH, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Les *Dernières Nouvelles de Munich* publient la note officieuse suivante :

Les négociations qui ont lieu actuellement au grand quartier général allemand entre les hommes d'Etat dirigeants de l'Allemagne et de la double monarchie sont que la continuation de celles qui avaient été engagées dimanche dernier à Vienne ; elles portent, avant tout, sur la politique générale des empires centraux à l'égard des puissances ennemies et aussi sur quelques questions concernant l'avenir des territoires que nous occupons dans l'Est.

Conférences d'édiles

ZURICH, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Une conférence des bourgmestres de Vienne, de Budapest et de Berlin aura lieu prochainement dans la capitale allemande.

Grèves dans les usines de guerre

ZURICH, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — L'*Arbeiter Zeitung*, de Vienne, rapporte que des grèves ont éclaté dans les usines de guerre allemandes et les chantiers navals d'Elbing, de Stettin et de Koenigsberg. Ces grèves, qui ont commencé le 28 avril dernier, durent encore partiellement aujourd'hui. Les agriculteurs de la région ont congédié les enfants des grévistes qui travaillaient dans leurs domaines.

La révision des inaptes

AMSTERDAM, 19 mai. — Le *Handelsblad* annonce que tous les jeunes Allemands entrant dans leur 17e année et tous les Allemands nés en 1869, 1870, 1871 et postérieurement, ceux qui avaient été déclarés absolument ou temporairement inaptes au service militaire, doivent, aujourd'hui se présenter pour le service de guerre.

(*Havas.*)

Le grand-duc de Mecklembourg promet des réformes

ZURICH, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Un décret du grand-duc de Mecklembourg promet une réforme de la constitution et le remaniement du gouvernement, sur une base plus démocratique. Des négociations commenceront prochainement dans ce but entre les gouvernements des grands-duchés de Mecklembourg-Schwerin et de Mecklembourg-Strelitz.

Création d'un nouveau ministère autrichien

BERNE, 19 mai. — Le conseil des ministres autrichien vient de décider la création d'un nouveau ministère, celui de l'assistance sociale, qui s'occuperait principalement de la question des invalides et mutilés de la guerre. (*Ag. Radio.*)

Un congrès économique à Budapest

ZURICH, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Les ligues économiques des empires centraux se réuniront en congrès les 23, 24 et 25 juin prochain à Budapest pour discuter les questions économiques d'après guerre. La délégation allemande comprendra le vice-président du Reichstag, Paasche, l'ancien secrétaire d'Etat aux colonies, Dernburg, les députés Stresemann, Müller (Meiningen), von Richthofen et le président de la Ligue hanséatique, Riessen.

Le testament politique de von Bissing

ZURICH, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Le général von Bissing, l'ancien gouverneur de la Belgique, a laissé un testament politique dans lequel il se élève contre la restauration de la Belgique comme Etat indépendant.

« Nous devons, dit le général, procéder à l'annexion des territoires qui nous sont indispensables en tant que territoires de passage pour nos armées en cas de guerre future et aussi comme rempart protecteur *en prévision d'une nouvelle agression de la part de nos ennemis.*

» Nous ne devons pas non plus, dit il perdre de vue que les 23 millions de tonnes de houille que produisent les mines belges nous seront d'une utilité considérable comme marchandise de compensation dans la guerre économique future. »

Et von Bissing conclut à l'incorporation intégrale de la Belgique à l'empire allemand.

LES REVENDICATIONS DES POLONAIS

ZURICH, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Le gouvernement provisoire polonais a remis, le 1er mai aux puissances centrales un memorandum où il expose toutes les revendications du peuple polonais. Les coalisés vont se prononcer très prochainement à ce sujet, surtout le gouvernement viennois qui est effrayé par l'opposition qu'il rencontre dans les milieux politiques de Lublic, ceux-ci ayant un ordre du jour, voté à l'unanimité, qui en effet déclare qu'ils refusaient de soutenir le gouvernement central.

On dit que les négociations, qui durent depuis deux jours déjà au grand quartier général allemand, porteraient sur le règlement de la question polonaise et on cite à nouveau le nom de l'archiduc Charles-Etienne comme régent probable ; mais il existerait également un courant très fort en faveur du prince Léopold de Bavière.

AUX ETATS-UNIS

Le Sénat vote le budget de la guerre

La marine américaine aura 150.000 hommes

LONDRES, 20 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — On mande de Washington que le Sénat a voté le budget de la guerre s'élevant à 16 milliards 710 millions.

Les effectifs de la flotte

LONDRES, 20 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — On mande de Washington que le Parlement a approuvé le rapport de la commission de la marine demandant que les effectifs de la flotte soient portés à 150.000 hommes dont 30.000 fusiliers marins.

L'achat de navires marchands

WASHINGTON, 19 mai. — Le Sénat a voté un amendement au bill du budget de la guerre autorisant la dépense immédiate de 400 millions de dollars pour l'achat de navires marchands. (*Havas.*)

Le ravitaillement des neutres

WASHINGTON, 19 mai. — On mande de Washington à l'Associated Press :

Une conférence a eu lieu au département d'Etat à laquelle participaient MM. Balfour et Lansing. Elle a discuté la question du ravitaillement de la Suisse, de l'Espagne, de la Hollande et des pays scandinaves. Elle a pris en considération la nécessité de limiter les exportations à destination de ces pays, afin d'empêcher ces exportations de l'avenir à l'ennemi et pour économiser le tonnage des alliés.

Un accord général est intervenu et la complète participation de l'Amérique au système de la limitation du ravitaillement a été préparée ; toutefois, il faudra la sanction du Congrès pour la mise en vigueur de ce projet. (*Havas.*)

LES OPÉRATIONS DES ALLIÉS

COMMUNIQUE RUSSE. — Officiel. — PETROGRAD, 19 mai. — *Sur nos fronts occidental, roumain et du Caucase, fusillade et reconnaissances d'éclaireurs.*

COMMUNIQUE ROUMAIN. — Officiel. — JASSY, 17 mai. — *Sur la frontière ouest de Moldavie, l'ennemi a bombardé à plusieurs reprises les tranchées de la vallée de Doftana, du Slanic et de l'Oituz. Il a bombardé également le village de Herastrau, dans la vallée de l'Oituz, employant des projectiles asphyxiants qui ont tué plusieurs habitants.*

Sur le reste du front, l'activité de l'artillerie a été plus considérable dans la vallée des villages de Chpicesti, Surais et Mihalcea.

COMMUNIQUE BELGE. — Officiel. — LE HAVRE, 19 mai. — *Lutte réciproque d'artillerie dans la région de Ramscappelle, à Dixmude et vers la Maison du Passeur.*

COMMUNIQUE DE L'ARMEE D'ORIENT. — Officiel. — SALONIQUE, 18 mai. — *SUR LE FRONT DE LA SEROUMA, les Bulgares, après une sérieuse préparation d'artillerie, ont attaqué les positions récemment conquises par les troupes britanniques et ont été repoussés.*

Un coup de main ennemi, tenté à la faveur du brouillard près du lac Presba, a échoué de même.

DANS LA RÉGION DE LJUMNICA, *nous avons enlevé une nouvelle tranchée.*

L'AVIATEUR ANGLAIS BALL EST PRISONNIER

LONDRES, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Le père du capitaine Ball, qui habite Nottingham, a été officiellement informé par le ministère de la guerre que son fils est vivant et prisonnier en Allemagne.

Le capitaine Ball est cet aviateur britannique qui avait inscrit à son actif le formidable chiffre de quarante-deux avions ennemis descendus et que l'on avait cru, pendant quelques jours, tué sur le front de la Somme.

FIN DE LA GRÈVE DES MÉCANICIENS EN ANGLETERRE

LONDRES, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — La grève des mécaniciens est terminée. L'entente finale vient de se faire chez le premier ministre lui-même. La haute influence personnelle de M. Lloyd George a gagné une victoire de plus.

LE PROCÈS VON GERLACH

TURIN, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Le procès contre le prélat espion von Gerlach et ses complices aura sa conclusion dans le courant de la semaine prochaine, malgré les tentatives faites par les avocats de la défense pour entraver les débats. On apprend que les défenseurs ont même essayé de provoquer une intervention du conseil de l'ordre des avocats, qui refusa énergiquement de se mêler de cette affaire.

Les accusés ont pu voir affirmer que des démarches pressantes ont été faites par une puissance étrangère pour obtenir le renvoi des débats ; il s'agit évidemment du Vatican qui craint de voir établir la preuve de la culpabilité du prélat bavarois.

Une condamnation par défaut de von Gerlach à la peine capitale paraît inévitable.

TALAAT PROCLAME L'ACCORD ENTRE LA TURQUIE ET SES ALLIÉS

ZURICH, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — Le grand vizir Talaat pacha a prononcé un discours pour affirmer que les questions litigieuses entre l'Allemagne et la Turquie avaient été réglées d'une façon favorable à la Turquie et que, aujourd'hui, le bloc de la Quadruplice était complètement d'accord dans toutes les questions de politique étrangère et militaire.

(1) Expression flamande qui signifie quelque chose de louche.

JOURNAUX DE FRANCE ET DE L'ETRANGER

LE NOUVEAU MINISTÈRE RUSSE

Isviesta (de Petrograd), organe officiel du comité des ouvriers et soldats :

La présence au sein du gouvernement, de guides éprouvés de la démocratie nous donne la certitude que le gouvernement suivra sans hésitation la voie choisie.

Reconnaissant que, sans la confiance absolue du peuple révolutionnaire, le gouvernement sera dans l'impossibilité de remplir sa tâche, nous nous associons à l'appel du gouvernement et nous invitons, nos camarades ouvriers et soldats et tous les citoyens à soutenir le gouvernement.

Nous leur rappelons que la déclaration du gouvernement concernant les mesures énergiques contre les tentatives contre-révolutionnaires et contre les actions anarchiques qui désorganisent le pays, répond entièrement aux aspirations du comité des délégués ouvriers et soldats.

La Victoire, M. GUSTAVE HERVÉ :

La Russie nouvelle n'a plus le choix qu'entre deux voies : l'anarchie qui ramènera infailliblement la contre-révolution, ou la dictature révolutionnaire, exercée par des hommes de cœur, de bon sens et de nerfs solides, qui sauront protéger le berceau de la liberté naissante.

Gazette de Cologne :

La constitution de ce cabinet des coalition est, incontestablement un succès pour l'Entente. Toutefois, il ne faut pas nous laisser influencer par cette victoire morale de nos ennemis.

Berliner Tageblatt :

C'est grâce à l'intervention de Tcheidze que l'entente s'est établie entre le nouveau ministère et le conseil des ouvriers et soldats.

Lokal-Anzeiger (de Berlin) :

La présence de M. Pechekhoff, socialiste germanophobe, dans le nouveau cabinet russe, est un contrepoids aux aspirations pacifiques des autres ministres socialistes.

L'ARMÉE RUSSE SE RESSAISIT

La France militaire :

Les éléments avancés entrant dans la lutte donnent une preuve nouvelle de l'esprit de guerre, déjà manifesté par leur récent appel à l'armée.

Ils ont compris l'appel du haut commandement russe venu à Petrograd pour contribuer au dénouement de la crise. Ils prêchent l'offensive et se déclarent prêts à tout pour le renforcement de la puissance de l'armée.

Nous pouvons être assurés maintenant que cet appel sera entendu. Le canon russe bientôt répondra au canon anglais, au canon français, au canon italien.

LE DÉVOUEMENT DU PEUPLE RUSSE

Rousskaia Vola (La Volonté russe) :

Les paysans de la région d'Odessa font preuve d'un grand élan patriotique : ils offrent leurs blés pour les besoins de la guerre, en refusant tout paiement. La surface destinée à l'ensemencement sera supérieure de plus de la moitié à celle de l'année précédente.

Les délégués des paysans de Tomsk et les représentants de sociétés de crédit agricole ont également décidé de soutenir de tous leurs efforts la lutte contre l'Allemagne et en particulier le ravitaillement de l'armée. Ils ajoutent qu'il est nécessaire pour consolider la liberté, de conduire la guerre jusqu'à une fin victorieuse.

LA PAIX HINDENBURG

Gazette de Francfort :

Ensemble pangermanistes et conservateurs estiment que toute la politique de guerre devrait à l'avenir être aux mains du haut commandement.

Leur effort se poursuit sous la forme de réunions nombreuses dans tout le pays. Toutes des résolutions votées par ces assemblées démontrent que la « paix Hindenburg », comme on l'appelle dans ces milieux, est une tout autre paix que celle que voudrait et pourrait faire le gouvernement.

Les attachés du chancelier le garantissent contre de telles armes, qui d'ailleurs s'usent d'elles-mêmes à la longue. »

L'AFFAIRE DU "PATRICIO"

Diario Universal (de Madrid), organe de M. de Romanones :

Le régime du blocus sous-marin imposé au monde par l'Allemagne, outre qu'il viole les règles universellement admises du droit des gens, est un défi à l'humanité et une négation absolue des droits souverains des neutres, d'où ressort l'impossibilité d'arriver à aucune conciliation.

Epoca (de Madrid), organe de M. Dato :

Le gouvernement, dans le cas du *Patricio*, a cru devoir envoyer à Berlin une note ad-mettant la conversation ou le renvoi, comme les notes antérieures, mais demandant satisfaction.

Sans vouloir donner des conseils, nous ferons remarquer que, quelque pauvres que nous soyons en matériel naval, nous possédons assez de torpilleurs pour surveiller efficacement la partie de nos côtes où se sont déroulés ces graves événements.

De cette façon, nous remplirions notre devoir de neutralité en défendant notre littoral, et nous aurions des chasses certaines et officielles de renseignements, alors qu'aujourd'hui ceux-ci ne sont fournis que par des marins ou de simples pêcheurs.

UNE REVUE AUX TUILERIES

Hier a eu lieu l'inspection des sociétés d'éducation physique et de préparation militaire de Paris. Après une marche exécutée dans la matinée, les différents bataillons, comprenant l'Enseignement moderne, les Adolescents de la Ville de Paris, les bataillons Raymond Poincaré, Albert Ier, de la Russie, George V, Victor-Emmanuel III, Pierre Ier, Nicolas Ier, Bernardino Machado, Yoshi-Hito, Wilson, la musique militaire et la fédération, furent passés en revue dans l'allée centrale des Tuileries par la commission du conseil municipal et le jury, sous la direction de M. Séjé, inspecteur de l'éducation physique.

Une foule nombreuse assistait à cette manifestation, après laquelle les sociétés se dirigèrent vers la Sorbonne et y défilèrent devant la statue de Marcelin Berthelot.

NOUVELLES EN TROIS LIGNES

— Le Havre. M. Max, l'ancien bourgmestre de Bruxelles, aurait été transféré d'une prison cellulaire de Berlin à Celle. (?)

A TRAVERS LA FRANCE

Des correspondants particuliers du "Matin".

Tribunaux

CALVADOS. — Caen. — Une véritable bataille s'était engagée à Colombelles, dans le camp des travailleurs chinois, des hauts fourneaux ; sept d'entre eux avaient voulu obliger leurs camarades à leur abandonner une part de leurs salaires. Ces sept Chinois viennent de comparaître devant le tribunal correctionnel de Caen qui les a condamnés à des peines variant de six à huit mois de prison.

Faits divers

GARD. — Uzès. — A l'usine Richalet, un apprenti bijoutier, Adolphe Ernest, 14 ans, a été accroché par un monte-charge et retrouvé dans un état lamentable. Transporté à l'hôpital de Nîmes, il y est mort après d'horribles souffrances.

ISÈRE. — Vienne. — Le soldat Victor Moulin qui rentrait d'une permission est tombé d'un train sous le tunnel de Vienne. Il a été horriblement broyé.

RHONE. — Lyon. — Un élève d'une institution, rue Molière, Etienne Tremblay, 16 ans, montrait un revolver à son condisciple Jean Serrasset. L'arme était chargée : un coup partit et Jean Serrasset tomba foudroyé.

SARTHE. — Le Mans. — Le soldat permissionnaire Auguste Nesnay, 22 ans, voulut monter dans un train en marche en gare du Mans. Il perdit l'équilibre, tomba sous les roues et fut coupé en deux à la hauteur du bassin.

LA GRÈVE DES MIDINETTES

Vers la conciliation

Ainsi que nous l'avons dit, la réunion qui a eu lieu samedi à 13 heures chez M. Malvy n'ayant point donné de solution, il a été décidé que, après en avoir conféré avec leurs mandants, les délégués des deux parties se représenteraient au ministère dans l'après-midi.

MM. Aine-Montaillé et Bourette, présidents des syndicats de la couture et des tailleurs-couturiers, ayant dans l'intervalle fait accepter aux grévistes, avec l'appui de MM. Jouhaux, de la C. G. T., Millerat et Vignaud, le principe d'un contrat dont la clause principale était l'essai d'application loyale de la semaine anglaise jusqu'au vote d'une loi la régissant, c'est sur ce point capital qu'a porté dans la journée la discussion dans le cabinet de M. Malvy.

Enfin, samedi à 20 heures, l'accord se faisait sur les bases d'un contrat corporatif fixant l'indemnité de vie chère à 0 fr. 75 pour les ouvrières et à 0 fr. 50 pour les apprenties et décidant l'instauration de la semaine anglaise avec 54 heures de travail et 60 heures payées.

C'est le pas définitif vers la conciliation et la fin de la grève, qui ne sera un fait accompli cependant que lorsque la totalité des grévistes et des patrons auront ratifié les décisions prises par leurs délégués.

Un congrès des cheminots de l'Est

L'Union des syndicats du réseau des chemins de fer de l'Est a ouvert samedi, pour la première fois depuis la guerre, un congrès régional dans la salle de la coopérative l'Alliance, des Quatre-Chemins, à Pantin. Quarante délégués étaient présents. La séance de l'après-midi a été consacrée à l'élaboration des nouveaux statuts de l'Union et du cahier des revendications.

Les vœux du personnel de l'Est tendent à la nationalisation des réseaux.

Le soir, une nouvelle réunion eut lieu salle des Conférences, 42, route d'Aubervilliers, à Pantin. MM. Lobet, Bidegarray, Ranch, Coudin, Vanopulous et Laval, député, y prirent tour à tour la parole.

Les travaux du congrès se sont continués hier dimanche.

Une mystérieuse affaire

Le 3 mai, un habitant de la Garenne-Colombes, M. Minangois, demeurant 9, rue du Transvaal, mobilisé comme adjudant, sa femme et ses deux enfants, une fillette de cinq ans et demi et un garçonnet de sept ans, s'en allaient passer l'après-midi à Villennes, où ils devaient se livrer aux plaisirs du canotage. Le soir, M. Minangois rentrait seul au logis. Il déclara à une voisine, puis écrivit à ses parents qu'à la suite d'une discussion, Mme Minangois et lui s'étaient quittés au cours de la promenade. Il avait cru d'abord que sa femme et ses deux enfants s'étaient rendus chez des parents qui habitent une localité voisine de Villennes. Ne recevant aucune nouvelle depuis cette époque, il se perdait en conjectures sur l'absence de sa femme et des deux bambins lorsque, dans la soirée de samedi, les trois cadavres furent rejetés en Seine dans la région de Triel. Une enquête est ouverte pour essayer d'éclaircir cette mystérieuse affaire.

DEUX TURCS ACCAPARAIENT LE RIZ

MARSEILLE. — *Du correspondant particulier du « Matin ».* — Deux sujets turcs, les frères Hanania, nés à Bagdad, commissionnaires en marchandises, qui avaient acheté et immobilisé dans leurs entrepôts de Marseille plus de 650.000 kilos de riz, viennent d'être inculpés, pour accaparement, par M. Marcy, juge d'instruction au parquet de Marseille.

LA POLITIQUE EXTÉRIEURE

La commission sénatoriale des affaires étrangères a entendu M. Ribot, président du conseil, ministre des affaires étrangères, sur la situation en Orient et, d'une façon générale, sur la politique extérieure.

L'ÉCLAIRAGE DE TOULON

TOULON, 19 mai. — *Dépêche particulière du « Matin ».* — A une séance du conseil municipal, M. Micholet, maire, a rendu compte de ses démarches pour prononcer la réquisition de l'usine à gaz et du refus de la compagnie concessionnaire de lui livrer l'usine.

En conséquence, le maire a demandé la déchéance de la compagnie.

Il a ajouté qu'en raison de la connexité existant entre la concession de l'éclairage par le gaz et celle de l'éclairage électrique, celle-ci n'avait été que la conséquence de l'autre, il convenait d'introduire dès aujourd'hui une procédure devant le conseil de préfecture du Var pour faire prononcer la déchéance totale de la compagnie.

La proposition du maire a été votée à l'unanimité.

Sur la demande du général Chandezon, gouverneur intérimaire du camp retranché, la compagnie a accepté de rendre le gaz à partir de ce soir, en attendant la décision à intervenir.

Une réunion des réfugiés de la Marne

Sous la présidence de M. Gayon, les réfugiés marnais à Paris se sont réunis samedi, au siège de leur comité.

Après quelques paroles de M. Abel Jamas, les dernières nouvelles de Reims, reçues au comité, leur furent communiquées.

ECHOS

O vieux dieu Pan, toi qui sais tout
Et pour qui tout dire est la règle,
Fais-nous donc donner pour un sou
De cet excellent pain de seigle.
On l'ignore, il est méconnu.
Mais sa pâte est délicieuse
Et fraîche comme le corps nu
D'une nymphe, conte d'yeuse.
Il est bon, il est nourrissant.
Mange, il fera gonfler ton torse.
Tu seras le chêne puissant
Qui fait éclater son écorce.

Telle est la prière en vers, reçue d'un poilu qui se rappelle mon ancienne signature. Elle exagère les mérites du pain de seigle. J'en ai jadis consommé pendant six mois, et jamais, à aucun repas, l'idée ne me vint de comparer la pâte à une nymphe, même négresse ; et mon torse, hélas ! en resta ce qu'il était. Cependant le pain de seigle est recommandable. Le malheur est que, dans nos temps, il est facile de dire : mangez du pain de seigle. Le difficile est de fournir aux boulangers du seigle. Et c'est là, ô poète, que le nouveau dieu du ravitaillement que tu invoques sent toute l'impuissance de sa divinité.

Louis Forest.

TOMBÉS AU CHAMP D'HONNEUR :

Le sous-lieutenant *Roger Teillard*, du 152e d'artillerie, engagé volontaire à dix-sept ans, tombé à son poste de combat le 42 avril 1917, à l'âge de dix-huit ans et demi.

Maurice *Surugue*, tué le 16 décembre 1916, à l'attaque de Bezonvaux.

(Maurice Surugue appartenait aux services techniques du *Matin*.)

DEUIL

On annonce la mort de M. A. Gras, ancien magistrat, ancien député de Montélimar.

La famille Julien Jacob fait part du décès de Mme Isidore Kasswan. Les obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité.

Les obsèques de M. Léon Ruell, de Nancy, auront lieu aujourd'hui lundi. Réunion porte principale du cimetière Montparnasse, à 3 h. 30. De la part de Mme Léon Ruell, M. Paul Lévy, actuellement capitaine au 26e chasseurs à pied, et Mme Paul Lévy et leurs fils, et des familles Haussmann.

Le lieutenant Jules Campion, pilote-aviateur, tombé le 29 avril, au cours d'un combat aérien livré à deux avions ennemis. Il était le fils de M. et Mme Campion-Leroy, de Béthune, et le beau-frère de l'adjudant Paul Robinet, du 273e d'infanterie, tombé en septembre 1914, pilote à l'escadrille C. 46, chevalier de la Légion d'honneur, quatre fois cité.

Le maréchal des logis Maurice Bujardet, du 30e d'artillerie, mort pour la France, des suites de ses blessures, le 27 mars 1917, près Verdun. Il était frère de l'ingénieur chimiste J. D. N. Fernand Bujardet, de l'armée auxiliaire, mort le 9 avril 1915, et du lieutenant René Bujardet, du 56e bataillon de chasseurs à pied, tombé glorieusement à l'attaque de la Maisonnette, près de Péronne, le 10 juillet 1916.

L'inhumation de M. Edmond Charles, décédé rue Claude-Bernard, 76, aura lieu au cimetière Montmartre, aujourd'hui lundi. Réunion à la porte du cimetière, à 13 heures. Ni fleurs ni couronnes.

On apprend la mort de Mlle Germaine Schaeffer, décédée 11 *bis*, passage de la Visitation. Cérémonie demain mardi, à midi, église Sainte-Clotilde, où l'on se réunira. Ni fleurs ni couronnes. Cet avis tient lieu d'invitation.

Le s.-lieut. Georges Levy-Rosenwald, 2 citations, tué en Champagne, 18 avril, à 22 ans.

M. et Mme Henri Blum, de Saint-Dié, leurs fils André et Maxime, ont la douleur d'annoncer la mort de leur fils Jack, dans son 21e mois. Convoi aujourd'hui, à 3 h. 1/2. Réunion domicile, 38 *bis*, avenue de la République. Inhumation cimetière du Père-Lachaise.

PRENEZ LE MÉTRO, descendez aux Arts-et-Métiers, pour aller chez *Parlo*, 48, *rue Turbigo*, profiter de sa vente annuelle d'*imperméables* vendus à des prix exceptionnels, pour quelques jours seulement, avant l'inventaire.

LA FÊTE DE JEANNE D'ARC

Hier matin, la Ligue des patriotes, qui s'était formée en cortège dans le jardin des Tuileries, précédée du drapeau de la Ligue et des fanions des sections, est venue déposer une couronne à la statue de Jeanne d'Arc, place des Pyramides. M. H. Galli, député de la Seine, a prononcé quelques paroles vivement applaudies.

Des gerbes et des couronnes avaient été également apportées par les étudiants de la Faculté de droit, de la Faculté de médecine, du P. C. N., par les étudiants d'Action française, le lycée Saint-Louis, etc. Des fleurs ont été déposées en outre aux monuments de la place Saint-Augustin et du boulevard Saint-Marcel.

A L'INSTITUT

Une lettre du cardinal Mercier

Il y a quelques semaines, l'Académie des sciences morales et politiques attribuait au cardinal Mercier le grand prix Auguste-Ernest de dévouement.

Le cardinal a remercié par une lettre où il dit :

« L'honneur de cette haute distinction, je le reporte en toute justice, sur mes compatriotes, dont l'indomptable énergie me soutient. Je le reporte sur nos alliés et, spécialement, sur cette chère et noble France dont l'héroïsme propage dans les âmes un courant de vertu qui facilite à tous le sacrifice. »

LE TEMPS QU'IL FAIT

Bureau central météorologique

30 mai.

Les pluies ont continué sur le sud et l'ouest de l'Europe, en France ou des orages ont éclaté. On a recueilli 40 m/m à Nice, 32 à Toulon, 22 à Cette, 17 à Perpignan, 18 à Bordeaux, 6 à Limoges, 5 à Clermont-Ferrand, 3 à Nantes, 0 à Paris. Ce matin, le temps est pluvieux dans l'ouest et le sud, nuageux ou brumeux dans le nord et l'est.

La température a baissé dans nos régions du sud-est et du nord-ouest. Elle a monté légèrement dans le centre et l'est de la France. Ce matin on a relevé : 12° à Cherbourg, Belfort, Toulouse, 13° à Caen, Brest, Nantes, Clermont-Ferrand, Limoges, 14° à Toulon, Perpignan, 16° à Paris, 17° à Nancy.

A Paris, hier et la nuit dernière, on a eu : Pluie : 4 m/m. La température moyenne des 24 heures a été supérieure de 1°9 à la normale (13°3) ; depuis hier, température maxima 22°, min. 12°. A la tour Eiffel : maxima 17°1, min. 12°.

En France, les averses sont encore probables, la température va se tenir dans la moyenne de saison.

RENTES VIAGERES TAUX EXCEPTIONNEL. Garantie de l'Etat. CAISSE MOBILIÈRE, 41, Boulevard des Capucines, Paris

Un des gérants : DENGIOS. Imp. A. DE POISSONNIER

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays. Copyright by J. Ferenczi.

6 — Feuilleton du MATIN du 21 mai 1917

Le Sergent Beulemans

Grand roman inédit

par Jean-François FONSON

PREMIÈRE PARTIE

II. — LES BEULEMANS RECOIVENT LEURS AMIS

(*suite*)

Maintenant Beulemans et Meulemeester se tenaient l'un devant l'autre, sans dire un mot.

Beulemans rompit le premier le silence :

— Alors ça va, Meulemeester ?

— Très bien, Beulemans.

Il y eut de nouveau une pause qui dura une éternité.

— Beau temps aujourd'hui, Meulemeester.

— Temps splendide, Beulemans.

— Temps de saison, Meulemeester, c'est vrai.

— Comme de juste, Beulemans.

— Je suis content de vous voir, Meulemeester.

— Moi aussi, Beulemans.

Ils se donnèrent de nouveau la main, mais cette fois un peu plus brillante, soumissant de plaisir.

On sentait dans l'assistance une détente, un théâtre général.

La réconciliation de deux vieux amis a quelque chose de doux et de réconfortant, comme la guérison d'un enfant malade. On respira plus librement. La conversation devint générale. Chaigneux en profita pour attirer Beulemans dans un coin de la cheminée.

— Dites donc, Beulemans, lui murmura-t-il à l'oreille, j'aurais un mot à vous dire.

Et comme involontairement il avait pris pour exprimer ces simples paroles une physionomie un peu sévère, Beulemans lui demanda :

— Rien de grave, au moins ? Vous n'êtes pas ennuyé ?

Chaigneux le rassura :

— Non, non, cher ami, je veux simplement vous demander un conseil. Vous savez que, toujours, lorsqu'il s'agit pour moi d'une question délicate, c'est à vous que je m'adresse. J'ai confiance d'abord dans votre amitié, ensuite je sais que votre grande expérience des affaires, votre connaissance des hommes vous ont donné beaucoup de sagesse.

— Vous êtes trop aimable, mon cher ami, répondit Beulemans sans se dandiner un peu, selon son habitude. J'ai de la sagesse comme vous en avez, ni plus ni moins. On a ses cinquante huit ans sonnés, on en a vu de toutes les sortes, des roses, des grises et des noires, alors on a tout intérêt à se tenir sur ses gardes et on sait se défendre lorsque arrive quelque chose de contraire (1). Je vous écoute, Chaigneux.

Beulemans, le coude droit appuyé sur la tablette de la cheminée, caressait ses cheveux encore drus, d'une main grasse au petit doigt de laquelle scintillait un beau diamant, serti dans une grosse bague d'or.

Sur le revers gauche de son habit il portait la réduction du bijou de l'ordre d'Isabelle-la-Catholique, que voisinait avec la Croix civique de première classe du royaume de Belgique.

On en pouvait conclure que cet honnête brasseur avait toujours entretenu avec l'Espagne des relations d'autant plus cordiales au fond qu'il n'avait jamais mis les pieds dans ce pays, ne pouvant surmonter une horreur instinctive pour les courses de taureaux, et qu'en outre, il n'avait jamais cessé de servir loyalement les intérêts de son propre pays en digne citoyen. Des gens peu bienveillants auraient pu aussi, en dernière lieu, l'attribuer à quelque vanité, mais ceux-là se trompaient probablement, car rien du monde ne cachait leur dernière n'avait été l'objet d'aucune distinction honorifique.

D'ailleurs Beulemans ne dissimulait pas son goût pour les honneurs. N'avait-il pas dit, un jour, dans un discours resté célèbre, à l'occasion d'un banquet de la section des employés et ouvriers de brasserie dont il était le président d'honneur : « Donnez-moi encore deux ans, puissant et vivace comme je suis, et je vous promets de vous donner la médaille de Sainte-Hélène. »

Sur le revers droit de son habit, il portait, en effet, la médaille de Sainte-Hélène, ainsi que la médaille commémorative de Crimée, celle de son père qui fut soldat de Napoléon Ier, et celle de vos contrées, Nord, Lui-même est inventeur et vient de prendre un brevet en Belgique pour sécher à certaines températures déterminées, chez nous, il veut aussi se perfectionner dans l'étude de la langue française.

— Ça, affirma Beulemans, il a raison de vouloir profiter sur le français, ça n'est jamais lourd à porter. Oui, c'est une grande ressource pour la jeunesse que la connaissance des langues vivantes. Vous autres on n'envoie pas assez nos enfants à l'étranger et c'est dommage pour notre développement national. Si moi j'avais eu un fils, je l'aurais aussi fait aller en Allemagne et en Angleterre.

— Ah ! vous voyez, se récria Chaigneux ; je suis content de voir...

— Oui, mais, fit Beulemans

Jamais entendu parler dans la maison Günzburger, pas même au début de 1916, lorsque le fondé de pouvoirs de M. Günzburger, M. Sylvain Russ, se rendit à Paris pour y discuter avec M. Dothée. La-dessus, il n'y a aucun doute possible.

Le député de Guingamp n'a jamais été en rapports avec M. Günzburger.

Nous croyons que c'est aussi la conviction du haut fonctionnaire français qui, samedi dernier, est venu rendre visite au négociant bâlois.

Depuis la guerre, M. Günzburger n'a traité aucune affaire de bétail ou autre avec la France.

Au début de 1915, il entra en rapports avec un certain White, de Londres, pour la fourniture de 100.000 bœufs argentins, dont 50.000 au moins devaient aller aux autorités françaises. L'affaire échoua par suite de la pénurie des moyens de transport.

Un peu plus tard, un sujet suisse, nommé Natter, résidant rue Edouard-VII, à Paris, mit un capitaine américain du nom de Bailey en rapports avec M. Günzburger pour la livraison à la Suisse de 15.000 bœufs du Venezuela. L'affaire meurt dans l'œuf, Bailey n'ayant pu déposer la caution demandée.

C'est à partir de ce moment que Dothée entre en scène. Il négocie à Paris avec le fondé de pouvoirs Russ et le directeur de l'office d'importation du bétail à Berne, M. Krafft, qui tous deux sont munis d'un passeport diplomatique.

Le Conseil fédéral helvétique est au courant de ces négociations et les appuie officiellement de toute son autorité.

En mai 1916, le premier contrat est prêt. Il prévoit une livraison de 10.000 bœufs argentins et autorise une option pour 40.000 autres. Puis on n'entend plus parler de rien.

M. Günzburger a beau écrire pour demander ce que deviennent ces bœufs, il n'obtient pas de réponse. Enfin, en juin 1916, il apprend que la maison Silvegnail, 33, boulevard Haussmann, dont les lettres sont signées Gaillard, va livrer le bétail d'accord avec Dothée, dont l'en-tête des lettres porte cette mention : « Boucherie parisienne philanthropique dans les marchés municipaux, 31, rue de Mogador ».

Le 1er août 1916, Dothée écrit que l'affaire a raté avec MM. Gaillard et Silvegnail. Il propose une autre maison, dont l'intermédiaire est un certain de Lorme.

Le 28 novembre, Dothée annonce que ce tuyau vient aussi de crever. Il propose en revanche, 20.000 bœufs du Canada à des prix considérablement supérieurs aux précédents.

M. Günzburger n'en est pas moins d'accord, et cela d'autant plus qu'on relève dans la lettre de Dothée la phrase importante suivante :

« J'ai eu des difficultés pour obtenir le transit, mais je me suis tourné d'un autre côté, et j'ai cette fois la certitude de vous faire une offre à réaliser immédiatement. En tout cas, cette fois, j'ai discuté et aplani toutes les difficultés avant de vous soumettre cette nouvelle proposition. »

On relève encore dans cette missive le nom d'un banquier de la rue Saint-Georges nommé Pamaron.

M. Günzburger déclare ne connaître aucun de ces personnages. Il ne se souvient pas de les avoir jamais rencontrés, même avant la guerre.

Le 20 janvier 1917, après de nombreuses tractations où Dothée majore continuellement ses conditions, M. Günzburger écrit qu'il refuse définitivement de traiter avec lui, à cause de la hausse du prix. Le rôle du marchand bâlois se termine là. Il ne connaît personnellement ni Dothée, ni Turmel, et n'a jamais vu l'un ou l'autre. Il n'a pas importé pour un liard de marchandises en Suisse depuis le 29 juillet 1914.

A LA CHAMBRE

Les crédits de fin d'année

La Chambre a commencé hier l'examen du cahier de crédits provisoires applicables aux mois de fin d'année.

Ce fut pendant près de quatre heures d'horloge le défilé habituel des abus et des gaspillages qui ont été tant de fois signalés.

MM. Emmanuel Brousse et Grodet, en particulier, stigmatisèrent le sans-gêne et l'incurie de certaines administrations.

M. Klotz, ministre des finances, affirma qu'il tiendrait la main à ce que la circulaire qu'il a adressée aux différents départements ministériels et dont nous avons donné le texte hier fût scrupuleusement observée. Il a ajouté qu'il saurait prendre les sanctions nécessaires en cas de défaillance et que ces sanctions seraient portées à la connaissance du public.

Cette déclaration du ministre des finances fut reprise par M. Albert Lebrun, nouveau président de la commission du budget, qui indiqua que si M. Klotz était appelé à prendre des sanctions il trouverait auprès de la commission l'appui le plus solide et le plus ferme.

Cet après-midi, discussion des articles.

LA PERTE DE L'« AMIRAL-KERSAINT »

Le vapeur *Amiral-Kersaint* a été attaqué au canon, le 14 septembre, dans les eaux territoriales espagnoles par un sous-marin qui se tenait entre la côte et lui, au milieu de bateaux de pêche. La présence de ces pêcheurs ne permit pas au navire français une utilisation efficace de son tir. Après un combat prolongé pendant lequel il sortit les eaux espagnoles, l'*Amiral-Kersaint* a coulé à 5 milles environ de terre.

Le capitaine est resté aux mains de l'ennemi.

Huit hommes de l'équipage ont été tués pendant le combat. Le deuxième capitaine et un mousse ont succombé aux suites de leurs blessures.

Les familles sont prévenues.

L'HIVER APPROCHE

Le charbon

Pour Paris, la situation semble satisfaisante

Bien qu'un chaud soleil d'arrière-saison nous dédommage un peu des pluvieuses semaines de l'été, nous ne devons pas oublier que nous sommes à proximité de l'hiver et qu'il importe de se prémunir contre le froid.

L'année dernière, à pareille époque la Ville de Paris disposait en charbon d'un important stock de précaution, celui qui lui a permis précisément de sauver la situation — cela fut dit à la tribune du Parlement — alors qu'une température exceptionnellement basse était si cruelle aux pauvres gens. Cette année, ainsi que l'expliquaient, à la Chambre, M. Loucheur, à l'Hôtel de Ville, M. Delanney, le problème du ravitaillement de Paris en charbon pour le prochain hiver se compliquait de ce que le stock de précaution était complètement épuisé et qu'il allait falloir, pour le reconstituer — ce qui était indispensable — augmenter d'autant les quantités de charbon à mettre par l'Etat à la disposition de l'agglomération parisienne.

Or, qu'a-t-on fait, depuis les engagements pris pour cet hiver par M. Loucheur à la tribune du Parlement ?

D'une enquête à laquelle nous nous sommes livré à la préfecture de la Seine il résulte que le stock de précaution se constitue normalement et que M. Loucheur, ministre, s'applique à tenir très scrupuleusement les promesses faites par M. Loucheur, sous-secrétaire d'Etat. Et c'est ainsi que Paris aura reçu dans quelques jours 250.000 tonnes et la banlieue 91.000 tonnes.

Il convient d'ajouter, toutefois, que ces quantités ne restent pas entières parce qu'il en est une partie qu'on est obligé de distraire pour les besoins immédiats des services municipaux et départementaux et pour ceux de la petite industrie et du petit commerce.

Par contre, dans les quantités chiffrées plus haut, il est fait abstraction de ce que reçoivent la grande industrie et le groupement charbonnier qui ne subsiste que comme intermédiaire de la chambre de commerce. C'est pourquoi M. Delanney, préfet de la Seine, qui n'a pas l'habitude de se payer de mots, envisage l'ensemble de la situation comme satisfaisante.

Petit commerce et petite industrie

Cependant, le fait par la chambre de commerce de se décharger sur l'Hôtel de Ville du soin d'approvisionner le petit commerce et la petite industrie a quelque peu compliqué le problème. Le nombre des petits patentés, tant en banlieue qu'à Paris est fort important et il constitue, au point de vue du charbon, une inconnue momentanément troublante. Non seulement on ne sait pas exactement combien ils sont par rapport à l'importance de leur patente, mais ce n'est qu'au fur et à mesure des déclarations faites dans les mairies qu'on arrive à connaître le nombre de ceux qui, usant moins d'une tonne par mois, sont approvisionnés par l'Hôtel de Ville. Et ce nombre tend, d'ailleurs, à s'accroître de la façon suivante :

Lorsqu'un patenté dépassant de quelques centaines de kilos le chiffre d'une tonne par mois demande à la chambre de commerce de l'approvisionner, celle-ci fait énergiquement appel à son sens de l'économie et l'invite à réduire le plus possible ses besoins. Il en résulte ainsi que le postulant arrive à les amener au maximum d'une tonne. Mais alors, ce n'est plus à la chambre de commerce qu'il doit s'adresser c'est à l'Hôtel de Ville !

Le 7 octobre l'heure normale sera rétablie

Dans treize jours, l'heure d'été sera remplacée par l'heure normale.

En effet, le décret du 20 mars 1917, pris en exécution de la loi du 19 du même mois, et qui eut pour effet d'avancer l'heure normale de soixante minutes, pendant la période d'été, spécifie dans son article 2 qu'elle sera rétablie le 7 octobre.

C'est le ministre de l'intérieur qui réglera les détails de cette mesure. Il transmettra ses ordres aux préfets et aux administrations intéressées, parmi lesquelles les compagnies des chemins de fer figurent en première place.

Le changement de l'heure s'effectuera donc cette année dans la nuit du 6 au 7 octobre prochain.

Un faux Japonais escroquait les soldats canadiens

Des plaintes nombreuses en escroquerie ayant été déposées contre un individu portant l'uniforme de la marine japonaise, une enquête fut ouverte par M. Lompré, commissaire de police du quartier Notre-Dame-des-Champs. Habilement menée, elle vient d'aboutir à l'arrestation du coupable.

Celui-ci prétendit d'abord se nommer Jacques Yuhiyama, puis César Wien et, pressé de questions, finit par reconnaître que ces identités étaient aussi fantaisistes que son grade dans la marine japonaise.

On apprit qu'il était né à Bangkok d'une mère siamoise et d'un père italien. Il s'occupait de piloter les Canadiens à Paris et vivait à leurs dépens. Il avait escroqué tout récemment une somme assez élevée à un négociant parisien qu'il avait rencontré à Saint-Remy-des-Chevreuse. Plusieurs plaintes ont été déposées à l'ambassade japonaise contre cet individu qui aurait servi dans la marine marchande anglaise et serait, en outre, déserteur de l'armée italienne.

UNE MESURE NÉCESSAIRE

Economisons la viande

La Société de médecine publique et de génie sanitaire s'est dans une de ses dernières séances, préoccupée de la question des viandes. Elle a insisté sur diverses mesures dont l'application est de nature à économiser une notable partie de nos ressources. Parmi ces mesures il faut mentionner celles qui ont trait à la consommation des viandes et abats et les mesures relatives à l'assainissement des viandes susceptibles d'être livrées à la consommation.

Le docteur Soulé a en effet montré quelle pouvait être l'économie réalisée si par un moyen ou un autre on rendait utilisables l'ensemble des déchets des boucheries. Il estime à cinquante tonnes environ la quantité quotidienne de viande qui serait ainsi récupérable pour l'alimentation. Les moyens chimiques de conservation ne pouvant être considérés comme absolument inoffensifs, il faut, de toute nécessité, multiplier les agents physiques de conservation notamment le froid. A tout prendre même on pourrait installer à proximité des boucheries du front des formations industrielles capables de transformer les substances nutritives contenues dans les viandes rejetées. Ces usines pourraient en même temps travailler les os, qui donneraient d'excellents engrais (qui nous manquent en ce moment).

En tout cas, il est inadmissible de voir enterrer viandes inutilisées et abats de boucheries de l'armée quand ces aliments peuvent être mis à la disposition des populations civiles de la zone des armées. La commission d'hygiène du ministère de l'intérieur a émis un vœu qui plaide dans ce sens.

L'assainissement de certaines viandes retirées de la consommation par les services vétérinaires est également une mesure nécessaire. Cette pratique est connue de longue date et appliquée depuis près de vingt ans en Belgique, en Hollande, en Allemagne, en Suède et en Suisse.

En France, quelques essais faits à Troyes, à Versailles, à Roubaix, ont été abandonnés. Il en a été de même à Paris, et cependant l'avis de nombreux groupements scientifiques compétents plaide vivement dans le sens de l'adoption de ces mesures, notamment la Société de pathologie comparée et la Société de médecine publique. Cette dernière a même émis le vœu suivant :

« Considérant que l'expérience de trente années démontre que l'on peut récupérer sans danger quantités de viandes provenant d'animaux atteints d'affections chroniques...

» Emet le vœu

» Qu'il soit imposé aux municipalités, aux sociétés exploitant de grands abattoirs, la pratique courante des méthodes d'assainissement de certaines viandes sous la responsabilité et le contrôle des services vétérinaires sanitaires. »

Le rapatriement des prisonniers valides

M. Léon Pasqual, député du Nord, a déposé une demande d'interpellation au président du conseil, sur les mesures qu'il compte prendre pour obtenir dans le plus bref délai possible le rapatriement ou l'échange des prisonniers valides remplissant certaines conditions d'âge, de charges de famille et de durée de captivité, ainsi que l'internement en Suisse des officiers ayant plus de dix-huit mois de captivité.

TRIBUNAUX

Escroquerie originale

Mme Zénaïde Kalley, couturière, âgée de trente-sept ans, avait, ces temps derniers, besoin d'un parapluie. Démunie d'argent, elle usa du procédé suivant pour s'en procurer un.

Elle entra au cimetière de Fontenay-aux-Roses, qu'elle visita, en quête d'une sépulture dont l'entourage serait en mauvais état. Elle avisa la sépulture de la famille Godard.

Peu après, elle se rendait chez un marbrier, voisin du cimetière, M. Flécheau.

Elle fut reçue par Mme Flécheau.

— Je suis la fille de M. et de Mme Godard, lui dit-elle. Leur sépulture étant en mauvais état, je vous prierai prochainement de la réparer. En attendant, je désire vous vendre l'entourage que vous allez remplacer...

Mme Flécheau accepta. Le prix en fut fixé à 10 francs, que la marbrière remit à Mme Kalley contre un reçu signé « Godard ».

Hier, sur réquisitoire de M. le substitut Gasné, la huitième-neuvième chambre correctionnelle, sous la présidence de M. Chesney, a condamné, pour escroquerie, Mme Zénaïde Kalley, à huit mois d'emprisonnement.

Cambriolage en plein jour

Le 21 septembre, à 13 h. 15, Auguste Marie, profitant de l'absence des employés partis déjeuner, s'introduisait dans le magasin de nouveautés de M. Charles Lévy, 46, rue d'Amsterdam. A l'aide d'une pince monseigneur, il forçait le tiroir-caisse et s'emparait de 130 francs et d'un portefeuille contenant des papiers d'affaires.

Au moment où il sortait du magasin, il fut aperçu par un employé de la maison Lévy, qui le fit arrêter.

Auguste Marie est un ancien garçon boucher, âgé de trente-neuf ans, réformé n° 2.

Sur réquisitoire de M. le substitut Gasné, la huitième-neuvième chambre correctionnelle a condamné Auguste Marie, dont le casier judiciaire porte déjà huit condamnations, à cinq ans de prison et à cinq ans d'interdiction de séjour.

La renaissance de nos voies fluviales

Dans le bassin de la Sèvre Niortaise

(DE L'ENVOYÉ SPÉCIAL DU « MATIN »)

La Rochelle, septembre.

Il y a un an, alors que la crise des transports commençait à devenir menaçante, le *Matin* rappelait qu'il était sur notre territoire des voies d'eau innombrables qui, si elles n'avaient pas été depuis longtemps délaissées, pourraient suppléer à l'insuffisance du matériel de nos voies ferrées et rendre de signalés services.

Un envoyé spécial du *Matin* avait constaté sur place et décrit le lamentable état actuel de certaines de ces voies d'eau. Il avait parcouru, entre autres, la route fluviale qui, par la Sèvre Niortaise canalisée, aurait permis, si cette route s'était trouvée en état, de dégager le port de la Pallice, où, faute de wagons, s'accumulaient les marchandises et les denrées les plus diverses.

Mais on ne pouvait, à ce moment, songer à l'établissement de ce trafic, tant était grande l'impraticabilité de cette ligne fluviale. Par endroits, les herbes envahissantes faisaient confondre la rivière avec les prés qui la bordaient.

Le cri d'alarme jeté par le *Matin* n'aura pas été vain.

Je viens de suivre de nouveau la route d'eau décrite il y a un an par notre représentant. J'ai pu constater qu'un effort immense avait été accompli depuis cette époque, grâce au zèle déployé par l'administration des ponts et chaussées, sous l'active impulsion de M. Rang des Adrets, préfet des Deux-Sèvres, ainsi que des chambres de commerce de la région et des comités locaux d'action fluviale.

Des dragues, sans arrêt, creusent les hauts fonds. Aux abords de Marans, une équipe de 200 prisonniers allemands élargit de 25 mètres le canal de Pomère, dont la longue ligne droite s'enfonce pendant des kilomètres et des kilomètres à travers un pittoresque paysage qui fait songer à ceux de la Hollande. Déjà la navigation est rendue possible jusqu'à quelques kilomètres de la ville de Niort. Des vapeurs et des remorqueurs, chaque semaine, viennent desservir les localités riveraines, apportant aux nombreuses laiteries disséminées dans cette vaste région laitière le combustible nécessaire à leur exploitation, et remportent les marchandises diverses.

— Depuis plus de trente ans, me disait un membre de la chambre de commerce de Niort, le trafic fluvial avait dû être abandonné en raison même du mauvais état de nos routes d'eau. Il aura fallu l'appel du *Matin* pour que l'on commence enfin à s'apercevoir des multiples services que ce trafic oublié pouvait rendre. En outre, la mise en état de cette admirable voie d'eau qui, par Marans, réunit le port de la Rochelle au nœud de chemins de fer de la gare de Niort, et qui serpente à travers le réseau des multiples canaux du bas Poitou, permettra à l'administration préfectorale et à nos chambres de commerce d'envisager l'exploitation des nombreuses tourbières accumulées dans tout l'estuaire de la basse Sèvre.

Songez que c'est sur des milliers d'hectares que se trouve ici le précieux combustible, dont la couche atteint une profondeur moyenne de 3 mètres. L'administration tenta bien, cet été, d'en commencer l'extraction avec la main-d'œuvre annamite. On dut y renoncer en raison des difficultés que présentait le transport de la tourbe extraite. Et pourtant quels services ce combustible aurait pu rendre cet hiver !...

De son côté, un des ingénieurs des ponts et chaussées, affecté aux travaux en cours, m'a déclaré :

— Ce que nous avons accompli était particulièrement difficile en raison même du peu de pente du lit fluvial, puis aussi de l'état d'abandon dans lequel, par la force des choses, avait été laissée la voie d'eau Niort-la-Rochelle. Mais ces difficultés, nous croyons les avoir vaincues. Quelques dragages, en voie d'exécution, restent encore à terminer entre Niort et l'entrée de la boucle de la Sèvre, aux abords de la Tiffardière. Lorsqu'ils seront achevés, cette ligne canalisée, dont la guerre aura révélé l'utilité, sera définitivement remise en état.

LA VIE SYNDICALE

Les ouvriers lithographes ont présenté certaines revendications ayant trait particulièrement à l'application de la semaine anglaise et aux heures supplémentaires.

L'application des tarifs avec rappel a été accordée aux ouvriers des usines de caoutchouc « Dynamic », travaillant pour la guerre. Quinze centimes de l'heure d'augmentation ont été accordés par les patrons aux ouvrières.

Sous la présidence du docteur Bourneuille, des délégués des six grands réseaux de chemins de fer, ainsi que de la Compagnie du chemin de fer métropolitain, se sont réunis hier, pour examiner les mesures à prendre pour la préservation contre la tuberculose des enfants des cheminots et pour le développement des colonies de vacances créées depuis onze ans par l'association corporative « les Enfants des chemins de fer français ».

NOTRE PAIN DE GUERRE

Le blutage à 85 0/0

Des savants démontrent les avantages de cette mesure

Au cours de la séance d'hier de l'Académie des sciences, le professeur Maquenne, membre de l'Institut, a présenté un travail du professeur Lapicque sur le pain bluté à 85 %. Nombre d'auteurs affirment que le pain blanc est plus nourrissant. Cela peut être vrai au point de vue absolu et si l'on ne considère que la valeur nutritive comparative de deux quantités égales de pain bluté à 60 % et à 85 %, mais si on fait intervenir la notion de la quantité de grain employé pour obtenir ces deux mêmes quantités de pain, le résultat est tout autre ; on arrive à la conclusion que pour une quantité de blé donnée, la quantité de nourriture disponible pour l'homme augmente avec le taux d'extraction. Le blutage à 85 % est donc une mesure pleinement justifiée au point de vue physiologique. Les différentes expériences, de nombreux savants prouvent ainsi que le montre le professeur Lapicque, l'exactitude de ses conclusions. Il est certain en effet que le pain blanc bluté à 60 % est un aliment de luxe possible seulement dans les périodes de prospérité. Il faut donc sans nul conteste augmenter le taux de notre blutage par rapport à celui du temps de paix. Le tout est de savoir si le chiffre doit en être estimé à 80 ou à 85 %. Il semble que le ministère du ravitaillement soit disposé à maintenir ce dernier chiffre.

La cour de Poitiers acquitte un minotier condamné à une amende

POITIERS. — *Du correspondant particulier du « Matin ».* — On se souvient du jugement rendu par le tribunal correctionnel de Poitiers qui avait refusé d'appliquer le décret de M. Viollette. L'affaire, relatée par le *Matin*, fit grand bruit ; puis, le procureur de la République ayant fait appel, l'opinion publique s'en désintéressa.

Or, la cour d'appel de Poitiers vient de lui donner un regain d'actualité en rendant un arrêt sensationnel. M. Réault, minotier à Bonnes, condamné à 50 francs d'amende par le tribunal correctionnel de Poitiers pour blutage à 80 %, avait fait appel. De son côté, le ministère public faisait appel à minima.

Dans sa dernière audience, la cour a acquitté le meunier. Elle a déclaré que le décret fixant le taux du blutage à 85 %, sur lequel s'est appuyé le tribunal correctionnel, est dénué de sanction et que la loi fixant le blutage à 80 % ne pouvait pas être modifiée par un décret.

UNE INNOVATION

Le *Journal officiel* d'hier a publié la « Traduction de la réponse du président Wilson au manifeste du pape aux chefs des peuples belligérants en date du 1er août 1917 ».

Cette publication constitue une innovation intéressante. C'est, en effet, la première fois que l'organe officiel de la République française insère un document concernant la guerre qui ne s'adresse pas directement à notre pays mais dont on ne peut dire en même temps qu'il ne l'intéresse pas. Nous croyons savoir, d'ailleurs, que M. Ribot, ministre des affaires étrangères, a l'intention de persévérer dans cette voie et de publier désormais tous les documents émanant de l'étranger et dont l'importance, en vue de discussions ultérieures, exige qu'on puisse s'en référer à un texte intégral et exact.

A travers Paris

François Ritza est un homme ingénieux. — Agé de cinquante-six ans, de mine respectable et d'allure décente, Ritza quêtait, sur la voie publique et chez diverses personnes, en faveur d'œuvres charitables. « Pour nos blessés, » disait-il, ou « Pour nos orphelins. » Comment lui refuser une aumône ? Les Parisiens n'ont point l'âme si dure.

Et voilà que l'autre jour il eut l'idée de se présenter au logis d'un commissaire de police. Il pensait en effet — et il ne se trompait certes point — que le commissaire aurait pitié de nos soldats qui souffrent.

Le commissaire poussa la courtoisie jusqu'à recevoir lui-même le quêteur. Mais, indiscret, il se permit de lui poser quelques questions auxquelles notre gaillard ne s'attendait point et fit de piteuses réponses.

Bref, François Ritza dut avouer que les œuvres pour lesquelles il implorait la générosité, il s'en considérait, lui, comme le principal bénéficiaire. Et comme il soutenait être réellement une victime de la guerre, et l'une des plus infortunées, le commissaire décida de lui offrir au Dépôt une hospitalité confortable.

FAITS-DIVERS

2e ARR^t. — Sur la plainte de plusieurs pharmaciens de province et de la banlieue parisienne, M. Gaubert, commissaire de police du quartier du Mail, a procédé à l'arrestation d'un individu, nommé Fernand Tabouret, âgé de trente-deux ans, Tabouret offrait aux pharmaciens de la verrerie à des prix exceptionnels, gardait les acomptes reçus et ne livrait pas les marchandises.

5e ARR^t. — M. Benevillon, soixante-cinq ans, retraité, se jette d'une fenêtre du troisième étage, 2, rue de Bazeilles, où il habite. La mort est instantanée.

16e ARR^t. — On trouve dans les jardins du Trocadéro, le cadavre d'un enfant nègre nouveau-né, du sexe masculin, enveloppé dans des journaux.

CONFÉRENCE. — Demain, à 14 heures, au Cercle du soldat, 10, place Voltaire, « Autour de Verdun », conférence avec projections, par M. Daniel Robert.

ÉCHOS

PENDANT LA GUERRE, *nos colonies ont enfin été organisées de façon à faire pénétrer leurs innombrables produits d'utilité pressante dans le cadre de la vie française. Pour en donner un exemple convaincant, sachez qu'en Cochinchine la récolte de riz de 1916 est encore à prendre, et puis celle de 1917. Certains planteurs, le dénaturant à la chaux, en font un engrais pour leurs caoutchoucs. Tout va donc. Le riz qui ne pourra pas servira à quelque chose. Nous le mangerons sous forme de pneumatiques.*

Des colonnaux avaient produit cent cinquante tonnes d'huile de ricin. Pendant trois ans, ils les offrirent successivement au ravitaillement, à l'aéronautique, à la guerre, à un intendant de Hanoï, au général commandant supérieur à Hanoï, à l'arsenal de Saïgon, à l'intendance de Saïgon, au général de division de Saïgon, au gouverneur général par intérim, au gouverneur de la Cochinchine et au résident supérieur de l'Annam. Démarches vaines. Désespérés, les producteurs avaient donné l'ordre de jeter le ricin à la mer, quand, ayant appris le sacrilège imminent, le gouverneur général intervint, évitant la purge aux poissons... Or, dans le même moment, l'Administration faisait les appels les plus angoissés au patriotisme des colons pour les engager à produire le ricin dont le pays a le plus urgent besoin, moins pour ce que vous pensez que pour les moteurs d'aviation !

J'ai quelques histoires de ce genre dans mon sac ! Espérons que le nouveau ministre des colonies... Et puis, non, n'espérons rien, car, s'il en est capable, aussitôt que le nouveau ministre aura enfin l'alpha de l'ombre du bout d'une idée d'un plan d'organisation d'ensemble, il deviendra sur l'heure ministre des travaux publics.

Louis Forest

MERCREDI PROCHAIN, 26 septembre, à 14 heures, au cours d'une prise d'armes exceptionnelle qui aura lieu dans la cour d'honneur des Invalides, le prince de Connaught procédera à la remise de décorations anglaises à des généraux, officiers et soldats.

MÉFIEZ-VOUS... DES FILS ÉLECTRIQUES. — Un certain nombre d'enfants ont été victimes, ces temps derniers, d'accidents d'électrocution en escaladant les pylônes qui supportent les fils de distribution d'énergie électrique à haute tension.

Le ministre de l'instruction publique vient d'inviter les instituteurs à instruire les enfants et aussi les populations des dangers qui résultent des contacts avec les conducteurs électriques et des soins à donner en cas d'accident.

CITATION À L'ORDRE DU JOUR. — Le général commandant la ...e armée cite à l'ordre de l'armée :

Les compagnies 9/2 et 3/58 du 6e génie, sous les ordres du chef de bataillon Vernon et du capitaine Gobeau, ont travaillé toutes les nuits, du 4 au 24 mai 1917, à construire, redresser, perfectionner les parallèles de départ de l'attaque des Courtines malgré les pertes que leur infligeait le bombardement ennemi. Dans le secteur de Craonne, du 5 au 24 juillet, ont reconstitué des réseaux et créé des places d'armes sous les barrages ennemis ; ont rétabli au milieu d'éléments se battant à la grenade, le 19 juillet, vers 23 heures, une tranchée indispensable pour barrer la route à l'ennemi ; ont pris part avec quelques détachements à la lutte du 19 juillet. *Véritables unités d'élite à tous égards.*

DEUIL

On annonce la mort de Mme Edmond Bapst, née de Vendeuvre, décédée à Boulogne-sur-Mer. Elle était l'épouse de M. Edmond Bapst, ministre de France au Danemark. Ses obsèques auront lieu le mercredi 26 septembre, à 10 heures précises, en l'église Saint-Pierre de Chaillot, où l'on se réunira, et l'inhumation au cimetière du Père-Lachaise. Il ne sera pas envoyé d'invitation ; la famille prie de considérer le présent avis comme en tenant lieu.

LES AMATEURS DE PHOTO sont avisés qu'une nouveauté sensationnelle vient de nous arriver : le *Vest Pocket Ansco*, format 6 × 9 c/m, *modèle militaire*. Cet appareil de haute précision, tout en métal, et d'une rigidité absolue, est à mise au point automatique ; il fait l'instantané depuis 1/10e jusqu'à 1/200e de seconde. Prix : 145 francs avec *Anastigmat* permettant d'opérer même l'hiver. *Il n'est vendu qu'au Photo-Flait*, 37, rue Lafayette, Paris-Opéra, qui adressera sur demande, gratis et franco, son *Catalogue général* d'appareils de toutes marques.

Rayon du Tailleur
Grand Choix de Beaux Tissus
THE SPORT
17, Boulevard Montmartre, 17

UN botaniste distingué, l'abbé Hamon, a composé un opuscule dans lequel il expose sa méthode. Il y prouve que de simples tisanes sont capables de guérir les maladies dites incurables : Diabète, Albuminurie, Cœur, Reins, Foie, Vessie, Rhumatismes, Entérites, Nerfs, Estomac, Artério-Sclérose, Tuberculose, Anémie, etc. Envoi gratis et franco de cet opuscule. Ecr. : Labor. de l'abbé Hamon, St-Omer (P.-C.)

AUX HALLES

Il est arrivé hier aux Halles 30.000 kilos de poisson. Dans les 28 postes qui ont été ouverts, 697 ventes ont été effectuées pour un total de 15.715 kilos, sur lesquels 1.730 kilos ont été pris par l'Assistance publique. Les prix maxima, qui étaient les mêmes que ceux de samedi, ont été atteints sur presque toutes les sortes de marchandises.

LEHM achète très cher **BIJOUX**
Diamants et Perles, et délivre gratis les reconnaissances du Mont-de-Piété des achats 100 fr. et plus. 12, r. Lafitte.

19. — Feuilleton du MATIN du 25 sept. 1917

LE SOUS-MARIN "LE VENGEUR"

Grand roman inédit par

GASTON LEROUX

LIVRE PREMIER

LES ANGES DES EAUX

XIV. — LA CERVELLE A L'ENVERS (*Suite*)

J'étais le seul en smoking. Je comptais dès les premiers mots saisis à la volée, que mes tresseurs s'apprêtaient à fêter, ce soir, quelque solennel anniversaire, glorieux pour la famille impériale et pour tout le « Deutschland ».

Je me demandais ce que j'étais venu faire là et si je n'aurais pas mieux fait de rentrer tout simplement dans ma chambre et de m'y faire servir deux œufs sur le plat et une grillade par le fidèle Buldéo, mais une curiosité et une anxiété latentes, plus fortes que tout, me clouèrent à ma place.

La salle se remplissait. Les conversations étaient généralement d'un ton plutôt gai. Cependant je crus, ou je m'imaginai, que certains accès de gaieté manquaient un peu de naturel et qu'il y avait du factice dans certains sourires trop prolongés et qui découvraient trop ostensiblement les dents.

Par exemple, les maires des villes du nord de l'Allemagne que j'avais vus la veille dans la salle de la bibliothèque et qui avaient l'air commandé si bruyamment qu'on leur servît quelques délicatesses, eh bien ! ces dignes bourgmestres, considérés du plus près (ils devaient manger à ma table), me parurent avoir des fronts sans rapport avec leurs sourires.

Vous savez qu'il y a des tableaux ainsi faits, devant lesquels on s'arrête, attiré par une physionomie bizarre et mystérieuse et dont l'attrait en quelque sorte maladif n'est explicable qu'après qu'on a pris la peine, avec une feuille de papier ou un morceau de carton placé au milieu de la toile, de diviser celle-ci en deux. Alors, vous vous apercevez que la partie supérieure du visage est celle d'un homme ou d'une femme profondément triste, au front garni de soucis, tandis que la partie inférieure vous montre une bouche habitée par la plus franche gaieté. Toutes proportions gardées, il y a un peu de cela dans la Joconde. Du moins c'est mon avis, et si j'en parle c'est que cette anomalie, qui m'avait frappé déjà dans les musées, me donna matière à réflexion devant les fronts sombres des bourgmestres surplombant une basse physionomie tout envahie d'une joie presque grossière.

Mais l'oncle Ulrich von Hahn fit son entrée.

Il était reluisant, pommadé, cosmétiqué, frisé, les joues étincelantes. Je me disposais à aller lui demander des nouvelles d'Amalia maisqué compris que je serais, dans le moment, indiscret, car son arrivée était saluée d'applaudissements forcenés.

Je jugeai là que c'était un illustre professeur, célèbre et aimé dans toute l'Allemagne par sa façon intransigeante de traiter la pensée et l'avenir du monde, à la mode prussienne.

Toutes les mains se tendirent vers lui, et on le mit à la place d'honneur, devant le portrait de l'empereur.

Alors, le monde s'assit et le dîner commença. A la grande table, il n'y avait que des officiers. Aux petites tables étaient les civils. On ne fit pas plus attention à moi que si je n'existais pas.

J'écoutais de toutes mes oreilles.

Mes bourgmestres s'entretenaient d'un événement que j'ignorais et qui s'était passé pendant mon sommeil du jour. Le vaisseau était remonté quelques heures au niveau de la mer et ces messieurs avaient été autorisés à aller faire une promenade sur le pont. Les eaux étaient calmes et le *Vengeur* ayant stoppé ils avaient pu se livrer aux joies de la pêche à la ligne. Celle-ci avait été fructueuse et ils se réjouissaient à l'idée de manger un espadon énorme (de quatre à cinq mètres), dont ils n'avaient pu s'emparer, grâce à la bonne volonté de l'équipage. De la présence de cet espadon dans les mers qu'ils traversaient, ils concluaient que le navire devaient bientôt naviguer très au nord et qu'ils ne devaient guère avoir dépassé la latitude de la côte nord de l'Afrique occidentale. L'un d'eux dit :

— Nous nous croyons dans l'Atlantique, nous sommes peut-être en pleine Méditerranée. Il y a beaucoup d'espadons en Méditerranée.

Mais un autre, qui devait être un grand armateur d'un port de la Baltique, répliqua :

— Tout ceci ne prouve rien, l'espadon va où il y a le thon et il y a beaucoup de thons sur les côtes nord-ouest d'Espagne et devant le Portugal.

Or, dans le moment même, l'espadon fut apporté triomphalement par deux valets bruyants. C'était une bête superbe et terrible, qui fut déposée, parmi l'enthousiasme de tous, au centre de la table d'honneur, devant l'illustre professeur Ulrich von Hahn.

Comme il arrive toujours en Allemagne où tout a prétexte à discours, le professeur Ulrich von Hahn avait appelé l'Empereur.

Des camarades souriant de ces scrupules s'interposèrent pour que les autres ne laissassent point leurs assiettes vides devant un aussi beau morceau. Mais les premiers répliquèrent très haut qu'ils préféraient passer pour des niais que pour des sujets irrespectueux de Sa Majesté !

Et voyez tout de suite la stupidité teutonne, ou plutôt l'enfantillage allemand, pour parler poliment ainsi que mon devoir de neutre me le commande, enfantillage que l'on retrouve toujours au fond de leurs plus féroces instincts guerriers, il suffit de cette phrase pour que tout le monde se privât d'espadon !

On remporta le glorieux poisson.

Au fond, mes bourgmestres étaient furieux, mais ils n'osèrent rien dire. Et ce n'est pas moi qui réclamai !

Comme l'oncle Ulrich, excité par un si inattendu résultat, continuait de donner libre cours à son éloquence, je souhaitai de toute la force de mon appétit renaissant qu'il trouvât d'autres sujets de conversation que la gastronomie, car, comme il n'est point rare que les viandes elles-mêmes et les sauces aillent chercher leurs titres, dénominations et étiquettes sur les marches du trône, au sein des cours, et généralement chez les plus grands princes, nous pouvions risquer, toujours par respect, de sortir de table et de mourir de faim !

Heureusement, je dis heureusement pour nous, car, comme on va le voir, ce fut bien malheureux pour lui, heureusement von Hahn se prit à parler politique, c'est-à-dire qu'en sa qualité de professeur de philosophie et d'histoire il entreprit une leçon foudroyante sur les destinées formidables du monde germain.

Quand l'oncle Ulrich enfourche son dada favori, je vous prie de croire qu'il galope toutes les audacieuses bêtises qu'il put prononcer, sans prendre même la peine de se libérer la bouche, sont à peine imaginables. Tantôt il était prophétique et tantôt idyllique. Je dois avouer du reste qu'il maniait l'idylle avec une certaine voix profonde et mouillée de vin blanc qui portait à l'attendrissement.

Pendant que de fortes mâchoires s'occupaient, certains yeux se détournèrent pour cacher leur humidité patriotique. Quand l'oncle Ulrich évoqua les mères et les sœurs « qui, au milieu de leurs pleurs, ne manquaient point, chaque jour, par la grâce de leur courage, d'apporter la fleur la plus précieuse aux guirlandes qui ceignaient le front de l'Allemagne victorieuse », je regardai le bourgmestre armateur en face de moi qui versait des larmes dans son assiette sur ce pur galimatias.

Il s'aperçut que j'avais surpris son émotion et s'essuya hâtivement les paupières avec sa main gauche.

C'est alors que je m'aperçus qu'il me manquait la main droite et je lui proposai de lui découper sa viande.

Il me répondit très aimablement que, grâce au système de fourchette-couteau qu'on lui avait procuré à bord, il parvenait presque aussi facilement qu'*avant* à découper ses aliments.

— Il y a longtemps que vous êtes privé de votre main ? lui demandai-je.

— Non, répliqua

ÍNDEX D'IL·LUSTRACIONS

Il·lustració 1: Reproducció de la il·lustració de l'assassinat de l'Arxiduc i la seva esposa. Autor:'Achill e Beltrame per la revista "La Domenica del Corriere" publicat el 10 de juliol de 1914.Trobada al web http://storiadigitale.zanichellipro.it/ 8

Il·lustració 2: Il·lustració del desenvolupament de la Primera Guerra Mundial. Del web www.profesorfrancisco.es 10

Il·lustració 3: Reproducció del telegrama codificat que Arthur Zimmermann, Secretari d'Assumptes Exteriors alemany, envià al seu ambaixador a Mèxic. Al web http://mexico.cnn.com 11

Il·lustració 4: Fotografia presa l'11 de novembre de 1918 a les 7h50', quan el Mariscal Foch marxava a Paris amb l'armistici signat amb Alemanya. Reproducció de postal commemorativa en venda al web http://www.delcampe.net 12

Il·lustració 5: La lluita pel poder mundial i la posició dels neutrals. Il·lustració publicada el 1917. Autor desconegut. Presa de www.taringa .net 13

Il·lustració 6: Antoni Maura i Alfons XII al despatx del rei. Del web www3.planalfa.es 15

Il·lustració 7: Fotografia de l'Agència Press de 1914 el dia del bateig de l'Infant Don Gonzalo. Apareixen, de dalt a baix i d'esquerra a dreta: Infanta Luisa de Orleans, Doña Esperanza de Borbón, Infante Don Alfonso, Infante Don Carlos, Infante Don Alfonso, Rei Alfonso XIII, Infante Don Jaime, Reina Maria Cristina, Infanta Beatriz, Infanta Isabel la chata, Infanta Isabel Alfonsa, Infante Don Juan, Infante Don Gonzalo, Doña Dolores, Don Carlos, Infanta Cristina, Doña Maria de las Mercedes. Del web http://www.todocoleccion.net/ 17

Il·lustració 8: Els protagonistes de la política espanyola. D'esquerra a dreta Alejandro Lerroux, Conde de Romanones, Melquiades Álvarez i Juan Vázques Mella. Fotomuntatge de l'autor 18

Il·lustració 9: Il·lustració dels uniformes de l'exèrcit espanyol. Apareixen el caqui d'estiu de soldat 1914, el de passeig d'estiu de gastador 1914-26, el de gala d'estiu de soldat de segona 1914-26, el de mitja gala de caporal 1918 i el de caporal de passeig per a diari 1914-26. Del web miniaturasmilitaresalfonscanovas.blogspot.com 20

Il·lustració 10: Acudit gràfic referit als germanòfils espanyols. Al web http://blogs.ua.es 24

Il·lustració 11: Caricatures de Carlos Micó, Felipe Sassone, Mariano de Cávia, Pérez Galdós, Unamuno i Leopoldo Romero dibuixades per Fernando Fresno. Publicades a la revista Nuevo Mundo de 25 de octubre de 1918. Web http://www.filosofia.org/ 25

Il·lustració 12: Interior de la fàbrica VIUDA E HIJOS DE JAIME TRIAS-FÁBRICA DE HILADOS DE YUTE al barri de Santa Eulàlia de Provençana de l'Hospitalet de Llobregat pels voltants de l'any 1920. Web http:// http://provenzana.blogspot.com.es/ 25

Il·lustració 13:Acudit gràfic de Tovar publicat al diari El Imparcial del 12 de desembre de 1917. Al web http://blogs.ua.es 26

Il·lustració 14: Portada del llibre CATALUNYA I LA GRAN GUERRA, d'Eugeni Cortade per a la col·lecció Episodis de la Història. Al web www.rafaeldalmaueditor.cat 28

Il·lustració 15: Portada del llibre EL CATALANISME I LA GRAN GUERRA, de David Martínez Fiol per a la Biblioteca dels clàssics del nacionalisme català. Al web www1.diba.cat/llibreria/ 29

Il·lustració 16: Portada del llibre ELS VOLUNTARIS CATALANS A LA GRAN GUERRA (1914-1918), de David Martínez Fiol per a Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Al web https://openlibrary.org 30

Il·lustració 17: Reproducció de la bandera dels Voluntaris Catalans. Al web http://cerclecataladelrossello.wordpress.com/ 31

Il·lustració 18: Fotografia, propietat de la Bibliothèque Nationale de France, datada el 1920 durant el lliurament de la bandera dels Voluntaris al Museu de l'Exèrcit de París. Presa del web http://ca.wikipedia.org/ 32

Il·lustració 19: Els protagonistes de la política catalana. D'esquerra a dreta Francesc Layret, Marcel·lí Domingo, Antoni Rovira i Virgili i Domènec Martí i Julià. Fotomuntatge de l'autor 33

Il·lustració 20: Insígnia de solapa de la Lliga Regionalista-Barcelona. Del web www.todocoleccion.net 34

Il·lustració 21: Creuer cuirassat SMS Scharnhorst de la Kaiserliche Marine, construït a les drassanes Blohm und Voss d'Hamburg. Avarat el març de 1906. Del web www.cityofart.net 35

Il·lustració 22: Postal de tribut a l'almirall John R. Jellicoe. Es pot llegir EL VIGILANT DEL NOSTRE IMPERI, i a sota ATACAR! ATACAR AMB FORÇA!! i TORNAR A ATACAR!!! Del web http://intheboatshed.net 36

Il·lustració 23: John Philip Holland sortint d'un dels seus submarins. Del web http://en.wikipedia.org 37

Il·lustració 24: Plànols del veritable primer U-Boote alemany, l'U-1 de 1906 . Del web http://www.heiszwolf.com 38

Il·lustració 25: Les àrees ombrejades mostren la zona de guerra submarina sense restricció anunciada per Alemanya el 1 febrer 1917. Del web www.archive.org 39

Il·lustració 26: Cinta de lepant amb la inscripció KAISERLICHE MARINE, marina imperial alemanya. Del web www.wiju.es 40

Il·lustració 27: Il·lustració de l'almirall von Ingenhol publicat a la premsa noruega el febrer de 1908. Del web http://gamle-avisklipp.origo.no 41

Il·lustració 28: Portada de The New York Times del 8 de maig de 1915. Del web www.oldmagazinearticles.com 41

Il·lustració 29: Portada del llibre La Guerra Submarina sin Restricciones, de Johannes Spiess. Buenos Aires. Editorial Toba, Edició de 1956. Del web http://canutolibros.com 42

Il·lustració 30: Reproducció de segell nord americà de 17 centaus amb l'esfinx del president Woodrow Wilson. US Post Office de 1925. Al web www.world-exposed.com 44

Il·lustració 31: Victòries del submarí alemany U-9 enfonsant els creuers britànics Aboukir, Hogue i Cressy sota comandament del capità de navili Otto Weddingen. De la Divisió d'Impressions i Fotografies de la Biblioteca del Congrés dels Estats Units 45

Il·lustració 32: Estendard de la Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine de 1918. Del http://meinekleine.kleinezeitung.at 45

Il·lustració 33: Postal amb retrat de Winston Churchill, Primer Lord de l'Almirallat. Fotografia original de 1905 del fotògraf Reginald Haimes, emmarcada en un camafeu oval de tall sobre una Union Jack de color. Apareix la llegenda "Home del Moment" en una placa a la part inferior de la targeta. Del web www.churchillbooks.com 46

Il·lustració 34: Reproducció de la notícia de l'enfonsament del vaixell italià SS Ancona per un submarí austríac publicada al diari The Omaha Daily Bee (Nebraska, EEUU) el 10 de novembre de 1915. Del web www.rarenewspapers.com 47

Il·lustració 35: Mapa de la Batalla de Jutlandia (1916). Treball del Departament d'Història de la United States Military Academy. Al web http://es.wikipedia.org 48

Il·lustració 36: Il·lustració de la Batalla de Jutlandia a una targeta de Nadal. Al web http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com 49

Il·lustració 37: El comandant Martin Niemöller i la tripulació del submarí alemany UC-67 el dia 29 de novembre de 1918. La guerra havia acabat. Al web www.uboat.net 51

Il·lustració 38: Plànol de la posició en que van ser enfonsats els vaixells de la Flota d'Alta Mar a Scapa Flow al final de la Gran Guerra. Al web http://en.wikipedia.org 51

Il·lustració 39: Recreació de l'atac d'un submarí a un vaixell amb un torpede. Del web www.historyonthenet.com 52

Il·lustració 40: Canó d'un submarí de la sèrie 31 (possiblement l'U-35) obrint foc. Col·lecció de José Angel del Río 53

Il·lustració 41: Comboi aliat acostant-se a Brest (França). Fotografiat l'1 de novembre de 1918 des de l'USS Rambler, vaixell escorta de combois. Fotografia de Robert W. Neeser. Al U.S. Navy Historical Center 55

Il·lustració 42: Un Spowith Cuckoo llançant un torpede cap a 1918. Va estar un dels primers avions torpeders. Fotografia de la col·lecció del Imperial War Museums del Regne Unit 56

Il·lustració 43: Mina alemanya arrossegada per un dragamines en aigües australianes. De la col·lecció històrica de l'Australian War Memorial. En www.awm.gov.au 56

Il·lustració 44: Seqüència del desplegament del canó d'un vaixell-Q. A dalt camuflat i a baix en acció de combat. Fotografies del web www.histamar.com. Fotomuntatge de l'autor 58

Il·lustració 45: Pòster anunciant la campanya de recollida d'aliments al districte d'Altona, a Hamburg. Del web http://web.viu.ca/ 59

Il·lustració 46 U-boot U-34 navegant. Del web http://germannavalwarfare.info/ 61

Il·lustració 47: U-boot U-35 a port. Del web http://germannavalwarfare.info/ 64

Il·lustració 48: U-boot U-64 vista aèrea. Del web http://uboat.net/ 67

Il·lustració 49: El Wilston embarrancat a Cap Cornwall. Del web www.wrecksite.eu/ 70

Il·lustració 50: El Caprera en navegació. De la col·lecció d'Alberto i Marina Bisagno al web www.diarioinformacion.com/ 72

Il·lustració 51: Moll de la drassana William Gray & Co, on es va construir el vapor Skogland. Del web www.wrecksite.eu 75

Il·lustració 52: Posició del Skogland sobre carta nautica 76

Il·lustració 53: El mercant anglès SS Maplewod atacat pel submarí alemany U-35 amb el seu canó de 105 mm el 7 d'abril de 1917. Del German Federal Archives 78

Il·lustració 54: Posició del Giuseppe sobre carta nautica 79

Il·lustració 55: El Tres Hombres, bergantí goleta d'eslora i desplaçament similar al Guido T. Foto de Michel Floch en el web http://globalstylus.com/ 81

Il·lustració 56: Posició del Guido T sobre carta nautica 82

Il·lustració 57: El Thordisa, vaixell de càrrega d'eslora i desplaçament similar al Lefkosia. Del web www.clubcimas.com/ 84

Il·lustració 58: Posició del Lefkosia sobre carta nautica 85

Il·lustració 59: Postal publicitària de la Compagnie de Navigation Mixte on apareix el Medjerda. Del web www.uboat.net/ 87

Il·lustració 60: Derelicte del Medjerda. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep Maria Castellví i Josep Guarro 88

Il·lustració 61: Posició del Medjerda sobre carta nautica 88

Il·lustració 62: El Morris Adler, bessó del Gratangen. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep M Castellví i Josep Guarro 90

Il·lustració 63: Derelicte del Gratangen. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep Maria Castellví i Josep Guarro 91

Il·lustració 64: Posició del Gratangen sobre carta nautica 91

Il·lustració 65: El mercant italià Fert. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep M Castellví i Josep Guarro 93

Il·lustració 66: Posició del Fert sobre carta nautica 94

Il·lustració 67: El Chulmleigt amarrat al moll. Del web www.militaryphotos.net/ 96

Il·lustració 68: Derelicte del Chulmleigh. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep Maria Castellví i Josep Guarro 97

Il·lustració 69: Posició del Chulmleigh sobre carta nautica 97

Il·lustració 70: El vapor mercant Ausonia en port desconegut. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep M Castellví i Josep Guarro 99

Il·lustració 71: Posició de l'Ausonia sobre carta nautica 100

Il·lustració 72:El vapor francès Amiral de Kersaint de proa. Del web www.porttarragona.cat/ 102

Il·lustració 73: Posició de l'Amiral de Kersaint sobre carta nautica 103

Il·lustració 74: El Perim. Del Glasgow University Archives al llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep M Castellví i Josep Guarro 105

Il·lustració 75: Posició del Perim sobre carta nautica 106

Il·lustració 76:El Cavour, quan encara era Florida, onejant banderins de colors. Del web http://www.wrecksite.eu/ 108

Il·lustració 77: Derelicte del Cavour. Del llibre "La guerra secreta del Mediterrani" de Josep Maria Castellví i Josep Guarro 109

Il·lustració 78: Posició del Cavour sobre carta nautica 109

Il·lustració 79: El Statsraad Lehmkuhl, bricbarca de característiques similars a l'Humberto. Foto de Bruno Girin en el web www.lehmkuhl.no/ 111

Il·lustració 80: Posició del Humberto sobre carta nautica 112

Il·lustració 81: Plànol de localització de la província de Tarragona i del Golf de Sant Jordi amb l'emplaçameny del tretze vaixells enfonsats. Del web http://es.wikipedia.org i l'hemeroteca digital de La Vanguardia. Fotomuntatge de l'autor 114

Il·lustració 82: Esquema del Golf de Sant Jordi. La línia vermella marca el límit de les aigües jurisdiccionals espanyoles durant la la Gran Guerra. La línia groga la trajectòria

dels vaixells per estalviar temps i combustible. Captura de vídeo del capítol "Los caminos del mar" del programa Al filo de lo Imposible (TVE 2004) 115

Il·lustració 83: Lothar von Arnauld de la Periere, nascut el 1886 a Pozman (Polònia). Abans de la guerra era ajudant de l'almirall von Tirpitz i a principis de 1916 va ser destinat a l'U-35 on, en només 10 mesos va esdevenir una llegenda. Al final de la guerra tenia un bagatge de 197 vaixells enfonçats, amb un pes de 469.018 tones. Al web http://es.wikipedia.org 116

Il·lustració 84: Fotografia del vapor Sirio enfonsant-se al Cap de Palos la tarda del 4 d'agost de 1906. Al web www.histarmar.com.ar/ 117

Il·lustració 85: Els submarins alemanys SM U-52 (dreta) i U-35 (esquerra). Fotografia realitzada a la Mediterrània l'any 1916. Al web www.lexikon-erster-weltkrieg.de 118

Il·lustració 86: Bergantí goleta, vaixell del mateix tipus que el Guido T, enfonsant-se després de l'atac d'un submarí. Captura de vídeo del capítol "Asesinos del mar" de la sèrie World War in colour (2003) 119

Il·lustració 87: Johannes Klasing, comandant de l' U-34 i botxí del Medjerda, va néixer el 26 de març de 1883 i va arribar a tinent de navili a l'octubre de 1912. Va ser instructor a l'escola de submarins fins al desembre de 1916, quan va ser nomenar comandant de l' U-34. Del web www.uboat.net 120

Il·lustració 88: El Vapor Medjerda de popa, amarrat davant l'estació marítima de Port-Vendres (Roussillon). Targeta postal de record amb inscripció de 1915. Del web http://jeantosti.com/ 121

Il·lustració 89: Carregant torpedes a l'U-35. Del web http://img15.imageshack.us/ 122

Il·lustració 90: Representació artística de la tragèdia del Medjerda. Col·lecció de Jesús Martinez Curto. Del llibre DARRERE EL MEDJERDA 123

Il·lustració 91: Inscripció al peu de la reproducció de l'estàtua regalada pel govern francès al poble de l'Ampolla. A les quatre cares del monòlit es pot llegir en català, castellà, francès i anglès. Col·lecció de l'autor 124

Il·lustració 92: Els darrers segons del Gratangen en superfície. Captura de vídeo del capítol "Los caminos del mar" del programa Al filo de lo Imposible (TVE 2004) 125

Il·lustració 93: Estat actual del pal de popa del Gratangen. Captura de vídeo de l'entrada 71189362 en vimeo.com "Explorando el Gratangen" de Josep Maria Castellví. Immersió realitzada el 27 de juliol de 2013 126

Il·lustració 94:Derelicte enfonsat a poca fondària, amb parts sobresortint de la superfície. En situació similar va quedar el Fert, segons les descripcions disponibles, i va obligar al seu desballestament. Del web www.gomera.com.es/ 127

Il·lustració 95: Robert Moraht a la portada de l'edició polaca del seu llibre "Werwolf der Meere". Va néixer a Alsen, illa actualment danesa que en aqueel temps pertanyia a

alemanya, l'any 1884. A l'abril del 1916 va prendre el comandament de l'U-64 acabat de sortir de la drassana. Amb ell va enfonsar 46 vaixells, amb un total de 147.869 tones. Del web http://alejka.pl/ 128

Il·lustració 96: Submarí alemany U-35 de Lothar von Arnauld de la Periere. Amb 226 vaixells enfonsats, amb un total de 538.000 T, és el que més èxits ha tingut en tota la història naval. Del web www.firstworldwar.com 129

Il·lustració 97: Maniobra de la coberta de l'Amiral de Kersaint a l'actualitat . Captura de vídeo de l'entrada 53552365 en vimeo.com "Proyecto Amiral de Kersaint" de Josep Maria Castellví 130

Il·lustració 98: Estructura de la coberta de l'Amiral de Kersaint a l'actualitat . Captura de vídeo de l'entrada 53552365 en vimeo.com "Proyecto Amiral de Kersaint" de Josep Maria Castellví 131

Il·lustració 99: El Cavour, quan encara es deia Florida, a la drassana per la seva avarada l'any 1905. Captura de vídeo de l'entrada 45031010 en vimeo.com "Visibilidad nunca vista en el pecio del CAVOUR" de Josep Maria Castellví 133

Il·lustració 100: Canó sobre la coberta del Cavour a l'actualitat. Captura de vídeo de l'entrada 45031010 en vimeo.com "Visibilidad nunca vista en el pecio del CAVOUR" de Josep Maria Castellví. Immersió realitzada el 30 de juny de 2012 134

Il·lustració 101: Submarinistes accedint a la bodega del Cavour. Captura de vídeo de l'entrada 45031010 en vimeo.com "Visibilidad nunca vista en el pecio del CAVOUR" de Josep Maria Castellví. Immersió realitzada el 30 de juny de 2012 134

Il·lustració 102: Josep Maria Castellví l'any 2011 a la presentació de la sèrie "Viviendo al filo con…". Al web www.rtve.es/ 136

Il·lustració 103: Portada del llibre "La guerra secreta del Mediterrani", de Josep M Castellví i Josep Guarro. Col·lecció de l'autor 138

Il·lustració 104: Josep Maria Castellví l'autor a la porta del Rectorat de la Universitat de Lleida el 30 de juliol de 2013, dia de l'entrevista que es transcriu. Col·lecció de l'autor 148

Il·lustració 105: Eduard Ametlla i Josep Maria Castellví amb l'autor al Saló de la Immersió de 2013 a Cornellà. Eduard Ametlla, nascut el 1924 a Barcelona, és un dels pioners de la fotografia submarina a Espanya i la primera persona a aconseguir els cent metres de profunditat i sortir viu. Creador de diverses sèries per a televisió i autor de cinc llibres sobre el món submarí. Col·lecció de l'autor 149

Il·lustració 106: Dedicatòria de Josep Maria Castellví 151

Il·lustració 107: Jesús Martínez Curto l'any 2013. Col·lecció de l'autor 152

Il·lustració 108: L'autor al costat de la reproducció de l'estàtua regalada pel govern francès al poble de l'Ampolla. Col·lecció de l'autor 153

Il·lustració 109: Jesús Martínez Curto i l'autor a un jardí de l'Ampolla l'estiu de 2013. Col·lecció de l'autor..... 154

Il·lustració 110: Portada del llibre "Darrere el Medjerda", de Jesús Martínez Curto. Col·lecció de l'autor..... 157

Il·lustració 111: Pòster anunciador dels actes de conmemoració del centenari de l'enfonsament del Medjerda. Cedit per l'Associació d'Amics del Medjerda i Jesús Martínez Curto 158