

EL ECO DE SAN SEBASTIAN

DIARIO POLITICO INDEPENDIENTE, DE NOTICIAS Y ANUNCIOS

Consagrado á la defensa de los intereses de Guipúzcoa.

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS, MENOS LOS SIGUIENTES Á FESTIVOS.

PRECIOS DE SUSCRIPCION.

PENINSULA: Trimestre, 3'50 pesetas.—Un año 42.
 EXTRANJERO Y ULTRAMAR: Semestre, 18 pesetas.—Un año, 34 id.
 Anuncios, remitidos y comunicados á precios modicos.
 Número suelto, 3 céntimos.—Número atrasado, 10 id.
 Número suelto en el Extranjero, 0'15 céntimos.

CAMBIO DE MONEDAS.

Calle de Hernani, núm. 13, entrada por la de Peñafiel, Escritorio.
 Compra y venta de valores públicos en las Bolsas de París, Lóndres y Madrid.
 Cheques y letras sobre el extranjero.
 Créditos circulares.

SOCIEDAD GENERAL DEL PUERTO DE PASAJES.

En el sorteo verificado ayer para la amortización de veinte obligaciones de esta Sociedad resultaron designados los números siguientes:

66—1213—2118—2566—3675—
 3727—3948—4507—6536—7846—
 8566—9207—10933—11150—11505—
 —11514—11620—12327—12566—
 13951.

Esas obligaciones quedarán extinguidas desde fin del semestre corriente, y sus portadores podrán presentarlas desde el 15 de Julio próximo, al reembolso por 500 pesetas en el domicilio social de esta Ciudad ó por 500 francos en el domicilio administrativo de París 5 Rue de Mathurins.

San Sebastian 20 de Mayo de 1886.—Por la Sociedad general del Puerto de Pasajes, el Director comercial, J. Jamar.

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE SAN SEBASTIAN.

Anuncio.

Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastian

Acordado por el Ayuntamiento de mi presidencia la provisión de la plaza de Secretario, vacante por renuncia del que la ejercía, con arreglo al artículo 122 de la ley municipal y el sueldo de 4 000 pesetas de entrada, por el presente se abre concurso para la citada provisión por el término de treinta días, contados desde la fecha, dentro de cuyo periodo deberán los aspirantes presentar sus instancias debidamente documentadas en la Secretaría del Municipio.

San Sebastian 6 de Mayo de 1886.—El Alcalde-Presidente, José Machimbarrena.

FÁBRICA DE CHOCOLATES

DE JUAN GOLDARACENA

LECUMBERRI (Navarra).

Único depósito en San Sebastian para la venta por mayor y menor, casa de los señores Celaya, Lalanne y Delbos.

La ciudad de Vitoria

POR

JOSÉ COLÁ Y GOITI.

Esta guía del viajero, segunda edición,—contiene 6 vistas fotográficas, 9 grabados y un plano regional de ferro-corridos,—considera á la capital de Álava bajo los puntos de vista artístico, literario y mercantil é industrial; se ha publicado con una elegante cubierta á dos tintas, y cuesta 3 pesetas en la librería del señor Rubinat, calle del Pozo, número 8.

SECCION GENERAL

HISTORIA DEL BARCO DE VAPOR.

En la *Fornightly Review* publica el señor Th-Dykes un estudio detallado de los principales barcos de vapor que han aparecido sobre los mares desde la invención de Fulton. Este estudio tiene el defecto de no mencionar más que barcos ingleses, como si estuviera limitada al Reino-Unido toda la historia de la navegación á vapor.

El primer buque de vapor lanzado al mar, salió de los astilleros de Clyde en 1812, y se llamaba el *Cometa*. Sus dimensiones eran 42 pies de largo, 11 de ancho, 5 de calado. Se vé que el *Cometa* pedia hallarse á gusto en cualquier rincón de los grandes trasatlánticos de hoy dia. Tan rápidos han sido los progresos de la navegación á vapor que todavía existe más de un superviviente de sus primeros pasajeros. El *Cometa* alcanzaba una celeridad de 6 millas por hora. Su éxito fué tal, que al año siguiente fueron puestos sobre astillero tres barcos de vapor de proporciones más importantes. En 1815, la *Margory* hizo la primera travesía de Glasgow á Lóndres, y fué el primer steamer que entró en el Támesis. En 1818, el *Rob-Roy* franqueó el canal de Irlanda, y fué del Clyde á Belfast. En 1822, diez años después de botado al agua el *Cometa*, la flota á vapor del comercio británico, contaba ya sesenta barcos.

Los armadores, enardecidos por el éxito, comenzaron á enviar á largos viajes barcos mixtos, que se servían de sus ruedas cuando les faltaba el viento. En 1825, el *Enterprise*, de 500 toneladas y 120 caballos de vapor, iba á las Indias por el Cabo. Desde 1819, el *Savannah*, construido en América, había hecho la travesía de Quebec á Inglaterra.

La primera compañía de buques de vapor establecida para un servicio regular, fué la *Peninsular and Oriental Company*, que todavía existe: en 1837 hacia para el Gobierno inglés el servicio postal de Lisboa y Gibraltar, confiado hasta entonces á barcos de vela que empleaban tres semanas por término medio en hacer la travesía. El primer barco de vapor de la compañía fué el *William-Fawcett*, de ruedas, de 206 toneladas y 60 caballos. La flota cuenta al presente 52 magníficos buques de hélice, de hierro y acero, construidos en menos de diez años, y un tonelaje total de 181.694 toneladas. En el año 1842 hizo el servicio de las Indias. La compañía tardó poco en añadir á este el de la China, del Japón y de la Australia.

Pronto se formaron otras compa-

REDACCION:

GARIBAY, 24, BAJO.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES.

PUNTOS DE SUSCRIPCION.

En la Administración: Andía, 2, accesorio.
 Extranjero: Agencia de C. A. Saavedra, Rue Taibout, 33, Paris
 encargada de recibir anuncios extranjeros.
 La Correspondencia al Director ó Administrador, según su índole
 La Redacción no responde de los escritos firmados.

CAJISTAS GIMNASTAS.

Curiosa descripción la que la «Pall Mall Gazette», de Lóndres, hace de la imprenta del periódico japonés «Nichi-Nichi Shinbun», que vé la luz en Tokio.

Lo verdaderamente característico y raro en dicha imprenta—dice el colega—es la caja de tipo, porque no hay más que una; pero, ¡qué caja! Esta dividida para mayor comodidad en dos secciones, cada cual de cuatro pies de ancho por treinta de largo, colocadas en declive y dejando entre sí un pasadizo de cinco pies de ancho. ¡Valiente caja!

Cada sección se subdivide en innumerables cajetines, en los cuales el tipo está colocado en pilas, habiendo varias de éstas en cada cajetín. Las letras tienen la cara vuelta hacia los cajistas. Estos son, en su mayor parte, muchachos de varias edades. Cada uno está provisto de un compostor de madera con una regleta de broche. El tipo es de todos tamaños, y el cajista no hace más que colocarlo ordenadamente en el compostor, cuyas líneas no tienen generalmente más que la mitad del ancho de las columnas del periódico; otras personas se encargan de la imposición de las líneas en columnas, de sacar pruebas y de arreglar las formas. Veamos ahora al cajista en acción.

Armados de sendos compostores y con su copia, que lee ó más bien canta cada cual con ese sonsonete peculiar de los chinos y los japoneses, los doce cajistas que componen la sección más importante del establecimiento tipográfico del «Nichi-Nichi Shinbun» corren, brincan, culebrean de un lado para otro en la más pintoresca confusión que imaginarse puede; aquí toma uno una letra que necesita, para ir á buscar la próxima á veinte pies de distancia; ora se baja hasta tocar con su mano derecha al ras del piso, ora se empina y estira para alcanzar un cajetín colocado á difícil distancia. ¡Y de esta barahunda en que todos cantan, saltan y se entremezclan cual si estuvieran ejecutando alguna danza desconocida, brota la ordenada exposición del pensamiento!

«¿Cuántas letras distintas ó caracteres hay en esa caja?» preguntaron á un cajista —Nadie lo sabe—respondió—muchos miles. Una persona mejor enterada dijo más tarde que el número de los caracteres distintos empleados en aquella imprenta no bajan de 50.000. Esto explica las dimensiones de la caja.