

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 SUSCRICION.

PENÍNSULA: Trimestre, 3'50 pesetas.—Un año 12.
EXTRANJERO Y ULTRAMAR: Semestre, 18 pesetas.—Un año, 34 id.
Anuncios, remitidos y comunicados á precios módicos.
Número suelto, 5 céntimos.—Número atrasado, 10 id.
Número suelto en el Extranjero, 0'15 céntimos.

REDACCION:

GARIBAY, 24, BAJO.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En la Administracion: Andía, 2, accesorio.
Extranjero: Agencia de C. A. Saavedra, Rue Taibout, 53, Paris
encargada de recibir anuncios extranjeros.
La Correspondencia al Director ó Administrador, segun su fadole
La Redaccion no responde de los escritos firmados.

CAMBIO DE MONEDAS.

Calle de Hernani, núm. 13, entrada por la de
Peñalorda, Escritorio.
Compra y venta de valores públicos en las
Bolsas de Paris, 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 Paris 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 provision de la plaza de Secretario, vacante por renuncia del que la ejercia, 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 provision por el término de treinta dias, 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.

FABRICA DE CHOCOLATES

DE

JUAN GOLDARACENA

LECUMBERRI (Navarra).

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

La ciudad de Vitoria

POR

JOSÉ COLÁ Y GOITI.

Esta guía del viajero, segunda edicion,—contiene 6 vistas fotográficas, 9 grabados y un plano regional de ferro-carriles,—considera á la capital de Alava bajo los puntos de vista artístico, literario y mercantil ó 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 invencion 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 navegacion 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 piés de largo, 11 de ancho, 5 de calado. Se vé que el *Cometa* pedia hallarse á gusto en cualquiera rincón de los grandes trasatlánticos de hoy dia. Tan rápidos han sido los progresos de la navegacion á vapor que todavia 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 travesia 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 despues 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 servian 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, habia hecho la travesia de Quebec á Inglaterra.

La primera compañía de buques de vapor establecida para un servicio regular, fué la *Peninsular and Oriental Company*, que todavia existe: en 1837 hacia para el Gobierno ingles el servicio postal de Lisboa y Gibraltar, confiado hasta entonces á barcos de vela que empleaban tres semanas por término medio en hacer la travesia. 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 Japon y de la Australia.

Pronto se formaron otras compa-

ñas rivales para poner á Inglaterra en comunicacion rápida con todas sus colonias y con el mundo entero. La travesia del Atlántico, especialmente, se convertia en objeto de un verdadero concurso. Despues del *Savannah*, que la habia hecho en 1819, vino el *Royal-William*, en 1831; este barco operó la travesia de Quebec á Lóndres en veinticinco dias. En 1838, el *Sirius* fué de Liverpool á Nueva-York en diez y siete dias. Este fué adelantado en ruta por el *Great-Western*, salido de Bristol despues que él, y que llegó á Nueva-York en quince dias.

La prueba fué considerada como decisiva, y aquel mismo año se formó la Compañía Cunard, para hacer viajes mensuales á vapor entre los Estados Unidos é Inglaterra. El primer buque de la Compañía era la *Britannia*: á bordo de este vapor fué donde Dickens se embarcó en 1842 para la América, habiendo dejado notas amenas sobre este viaje. La *Britannia* tenia entonces una celeridad media de ocho nudos y medio.

La concurrencia americana entró muy luego en liza. Fué necesario pensar en acelerar la marcha. Diez años despues de fundarse la Compañía Cunard, sus barcos lograban un andar de 12 nudos, y á un de 12 y medio. En 1850, la Compañía Inman botaba el *Citty of Glasgow*, el primer buque de hélice que atravesó el Atlántico. En 1856, el término medio de la duracion del pasaje entre Queenstown (Irlanda) y Nueva-York descendió á diez dias y medio. En 1857 construyó Brunel el *Great Eastern*, que no realizó, como andar, las esperanzas que habia hecho concebir, pero pasará á la historia por la parte que tomó en el tendimiento del primer cable subatlántico. La *Scotia*, de la Compañía Cunard, efectuó en 1861 la travesia de Nueva-York en nueve dias.

Pronta la guerra de sucesion y la intensa curiosidad que excitara en Europa vinieron á dar nuevo impulso á esta lucha de velocidad. Se llegó á pasar el Atlántico en ocho dias. En 1877 lo hizo en siete dias y catorce horas el *Innar Line* y á seguida en siete dias y diez horas el *Whise Star Line*. Por último, en 1879, el *Arizona* (*Guion Line*) efectuó esa travesia en siete dias, ocho horas y seis minutos. Aun no ha sido dicha la última palabra. Si hemos de dar crédito al Sr. Pearle, miembro del Parlamento británico y presidente de una compañía de navegacion, no está lejano el dia en que el Atlántico será recorrido cuatro veces en veinticuatro horas.

CAJISTAS GIMNASTAS.

Curiosísima descripcion 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! Está dividida para mayor comodidad en dos secciones, cada cual de cuatro piés de ancho por treinta de largo, colocadas en declive y dejando entre sí un pasadizo de cinco piés de ancho. ¡Valiente caja!

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

Armados de sendos componedores y con su copia, que lee ó más bien canta cada cual con ese sonsoneto peculiar de los chinos y los japoneses, los doce cajistas que componen la seccion más importante del establecimiento, tipográfico del «*Nichi-Nichi Shinbun*» corren, brincan, culebreaan de un lado para otro en la más pintoresca confusion que imaginarse puede; aquí toma uno una letra que necesita, para ir á buscar la próxima á veinte piés de distancia; ora se baja hasta tocar con su mano derecha al ras del piso, ora se empuja y estira para alcanzar un cajetin 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 exposicion 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.