

El Guipuzcoano

DIARIO LIBERAL REFORMISTA

Telefono núm. 23.

ORGANO DEL PARTIDO EN LAS PROVINCIAS VASCONGADAS.

Telefono núm. 23.

AÑO VIII.

NÚM. 399

PRECIOS DE SUSCRIPCION.

SAN SEBASTIAN: trimestre, 4 pesetas.—PROVINCIAS: trimestre, 450 pesetas.—EXTRANJERO Y ULTRAMAR: un año, 34 pesetas.
Las suscripciones hechas por los correspondientes, tienen un aumento de 10 por 100.—Número suelto 5 céntimos.—Número atrasado 10, céntimos.—En el extranjero, 0'15 céntimos.—Los pagos se harán precisamente en sellos de franqueo ó libranzas del Giro mutuo.

REDACCION

AVENIDA DE LA LIBERTAD, 8, PRAL.

San Sebastian: Sábado 11 de Enero 1890.

PRECIOS DE INSERCCION.

En 1.ª plana, 1 peseta línea.—En 2.ª id. 0,20 id.—En 4.ª id. 0,10 id.—Reclamos, 0,25 id.—Comunicados de 1 a 25 pesetas línea.
PUNTOS DE SUSCRIPCION: En la Administracion, Avenida de la Libertad, 8.—En Madrid, Carrera de San Jerónimo, 2, librería.—Extranjero: Agencia de SAAYBORN & FRANKS, 55, Rue Taibout, 55, París.—Correspondencia a la Direccion

EL REY ENFERMO.

No es extraño que en esta capital se note un interés vivísimo, por conocer todas las noticias referentes a la enfermedad que tiene postrado en el lecho del dolor al Rey D. Alfonso XIII.

San Sebastian tiene especiales motivos para preocuparse de las aficciones de la Real familia. Aparte del amor que este noble país siente hacia las instituciones legítimas de la patria, le une a las augustas personas de la Dinastía reinante vínculos estrechísimos, que son origen del general sentimiento producido por la dolencia que sufre el Rey.

En San Sebastian, no solo se consagra a la dama ilustre que regenta el Reino, el respeto debido a un soberano; aquí, como en ninguna otra parte, inspiran Su Majestad la Reina Regente y sus augustos hijos, el sincero afecto que la hidalguía tributa al huésped que nos honra con sus preferencias; aquí es la familia Real considerada como si las egregias personas que la componen fuesen hijos de esta noble tierra y entre nosotros viviesen.

No tratamos de mermar los sentimientos que a todos los pueblos de esta nación, tan amante de sus reyes, merezca la dinastía que ocupa el Trono; reconocemos la adhesión y respetuoso cariño que todos tributan a la virtuosa viuda y a los augustos huérfanos de D. Alfonso XII; pero, sin embargo, circunstancias particulares hacen más intenso, más vivo, el amor con que distingue San Sebastian a la familia régia.

Por esto se comprende la ansiedad que a los donostiarres intranquiliza en estos momentos; por esto se justifica el pesar que amarga a la población, y las lágrimas con que muchos suplican al Señor que conserve la vida del Monarca.

La leal Easo acompaña hoy en su afición y en sus desvelos a su Reina amada, y desde lo más íntimo del corazón, todos los donostiarres elevan al cielo sentidas súplicas por la salud del Rey niño.

¡Que Dios atienda nuestras plegarias para bien de la nación, y consuelo de una madre en cuyos ojos no se han secado todavía las lágrimas por el esposo que le arrebató la muerte!

LA CRISIS.

La enfermedad que por desgracia sufre S. M. el Rey, ha suspendido los trámites que han de preceder a la solución de la crisis. Es aún oportuno, por consiguiente, que digamos nuestra opinión sobre el consejo que el Sr. Sagasta ha dado a S. M. la Reina, recomendándole que oiga las opiniones de algunos hombres eminentes de la política.

Tal era nuestro pensamiento en el instante en que leíamos *El Diario Español*, ilustrado y queridísimo colega, órgano de nuestro partido en Madrid, en cuyas columnas hemos encontrado un breve artículo que conviene perfectamente con nuestros propósitos.

Extrañase nuestro compañero de que se hayan cometido preferencias sospechosas al ser indicadas a S. M. las personalidades, cuya opinión sobre el carácter actual de la política es conveniente conocer, para que la régia prerrogativa solución de la crisis por que atraviesa el Gobierno.

Aunque estemos acostumbrados a que el Sr. Sagasta no dé paso alguno en cualquier sentido, sin que al momento se descubra el móvil personal que le inspira, a nosotros también nos ha extrañado que

en estas circunstancias solemnes continúe obedeciendo con ceguera censurable a su particular conveniencia, con grave olvido de los altos deberes que ha de realizar y de las grandes responsabilidades que puede contraer.

En efecto; a la penetración de ningún hombre público que se halle en la altura que el Sr. Sagasta, puede sustraerse el carácter esencial de la crisis planteada. El cambio de Gobierno que ineludiblemente exigen las necesidades del país, no puede realizarse por modo alguno con una sustitución de personas, que dejarían vivo el conflicto pendiente. La crisis actual, es nacida del estado político, de que es culpable la mala gestión de los ministerios presididos por el Sr. Sagasta; la crisis que se ha planteado, no puede tener solución eficaz y patriótica, mientras no sean atendidos los problemas que son origen del estado verdaderamente deplorable en que se encuentra el país.

Para conocer esos problemas y los diferentes medios que predican emplearse a fin de resolverlos acertadamente, era necesario que todos los Jefes de los partidos políticos y de las agrupaciones que existen en las Cámaras, manifestasen a S. M. la Rein. su criterio.

Nosotros no dudamos del patriotismo ni de la buena fé de las personalidades que se han designado para ser consultadas por S. M.; pero entendemos que si no ser oídos todos los que dirigen las distintas tendencias que en el campo político se advierten, será deficiente la información que llegue al conocimiento de la Reina.

En breve se nos ofrecerá ocasión de probar que no nos equivocamos, y de hacer públicas las sospechas de nuestro distinguido colega *El Diario Español*, que con sobrado motivo desconfía, como nosotros, del Sr. Sagasta.

LA NAVEGACION SUBMARINA EN 1890.

Con este título publica la importante revista francesa *La Nature*, un interesante artículo cuya reproducción juzgamos de actualidad, por lo cual lo trasladamos a estas columnas desde la de nuestro apreciable colega *El Porvenir Vascongado*, ya que acaban de hacerse las satisfactorias pruebas del *Peral*, de todos conocidos, y ya que en él vienen descritos los últimos adelantos introducidos en el difícil problema de la navegación submarina por los diversos hombres de ciencia que en distintas partes del mundo trabajan por llevar a la realidad tan árdua cuestión.

Después de describir el *Gimnoto* y el *Goubet*, los dos submarinos franceses de que hemos tenido ocasión de ocuparnos en anteriores ocasiones con motivo de las pruebas que de ambos se hicieron no há mucho en Tolon y Charburgo respectivamente y de dar cuenta de los perfeccionamientos introducidos en ambos por sus inventores, habla el articulista de otro submarino francés del que apenas se ha hablado desde 1888 aunque sus ensayos practicados en el mar fueron muy satisfactorios. Este último está construido de planchas de hierro de muy poco espesor y tiene la forma de un cigarro, pudiendo verse desde su interior lo que pasa a su alrededor por medio de gruesos cristales. El motor consiste en una máquina dinamo Edison muy ligera que hace funcionar un hélice por medio de un sensible mecanismo de ruedas dentadas, hélice que se inclina a todos lados para hacer sumergir el buque y hacerle andar. En la proa se encuentran dispuestas unas enormes tijeras destinadas a cortar los hilos conductores de los torpedos y evitar la explosión de estos, pudiendo hacerse funcionar desde el interior. Por la noche se alumbraba el buque interiormente por medio de lámparas de incandescencia, y la tripulación compuesta de solos dos hombres respira gracias a una provision de oxígeno comprimido encerrado en un tubo especial.

Si dirigimos nuestra mirada al exterior, añade *La Nature*, vemos que en España se ha dado un gran paso en esta cuestión. En 1888, lanzó al mar en el arsenal de la Carraca un buque submarino acorazado, bautizado con el nombre de su autor Sr. Peral. Tiene una cabida de 80 toneladas y mide 22 metros de largo por 2,87 de anchura. Todo lo que sabemos sobre este buque cuyas particularidades se han mantenido secretas, es que tiene como motor la electricidad. Cuando se hicieron sus primeras pruebas rompióse una rueda

y el buque varó, debiendo suspenderse los ensayos, pero solo para reanudarlos el mes pasado. En las últimas pruebas, el «Peral» ha navegado a una profundidad de 9 metros.

En Inglaterra se han hecho nuevas pruebas de los buques submarinos de Nordenföldt y Waddington, pero ninguno de estos inventores ha publicado el resultado de las mismas, por lo que permanecen secretas. También se tienen nuevas noticias de otro buque que Chapman y Bran empezaron a construir en aquella nación en 1888 y acerca del cual los periódicos ingleses hablaron entonces con gran entusiasmo. En este parece que debió emplearse como fuerza motriz una mezcla de esencia de petróleo y de oxígeno comprimido a 80 atmósferas en el hogar de una caldera ordinaria de vapor ó en una máquina especial á gas. La inmersión trata de obtenerse por medio de una bomba centrífuga que introducirá el agua en la sala y la arrojará verticalmente por dos tubos de reacción y la profundidad de esta inmersión será marcada automáticamente por un aparato eléctrico.

En Alemania ensayóse en 1888 en Wilhelmshaven y más tarde en Dantzic, un torpedo submarino de considerable capacidad á juzgar por su eslora que es de 35 metros. Anda, segun parece, 12 nudos por hora y puede recorrer una distancia de 900 millas sin renovar el carbon, pudiendo descender a una profundidad de 43 metros. El aparato de inmersión consiste en dos propulsores verticales, puestos en movimiento por una máquina de vapor de 6 caballos de doble cilindro. El grado de inmersión está regulado por un depósito de cabida de 5 toneladas de agua y su armamento consiste en un cañon de tiro rapido, 3 torpedos Mac Evoy colocados sobre el puente, y debajo de éste dos torpedos más lanzados por los medios usuales.

En los Estados Unidos no se habla ya del «Pacíficador», lo que parece demostrar que este submarino que dió bastante que hablar hace algun tiempo no ha tenido éxito. En cambio los periódicos de aquella nación dan cuenta de tres distintos submarinos, cuya construcción debe haber empezado hace pocas semanas. Los planos del primero se deben a un ingeniero llamado Thomas, quien está protegido por el almirante Porter. Toda la parte del casco que debe estar fuera del agua, está acorazada; tendrá además un espalon, y por debajo de la línea de flotación un cañon submarino sistema Ericsson, poseyendo en su parte superior una torre blindada en la que se instalará un cañon Zabriski.

Otro inventor americano, Mr. Gauvet, jefe de taller de la *Cortez Machine Co.*, de Pittsburg, ha hecho los planos de un ariete submarino que podrá embarcarse a bordo de un buque de guerra. Tendrá una tripulación de seis hombres. El puente, en forma de concha de tortuga, estará acorazado y en la parte delantera tendrá un cilindro horizontal de 4,50 metros de longitud, conteniendo un pistón de 30 centímetros de diámetro, el cual impulsado por el vapor tendrá un empuje de 60 toneladas. En cuanto a la fuerza motriz de este aparato, será, segun se dice, suficiente para darle un andar de 20 a 22 nudos por hora.

El tercer submarino norte-americano es debido al teniente Barber, de la marina nacional, y está destinado a obrar en tres posiciones diferentes. En la primera el buque tiene la mitad del casco fuera del agua y se sirve de todas sus armas. En la segunda está á flor de agua y no se ve de él más que la torre giratoria y algunos centímetros de superficie. En esta posición puede hacer uso de un tubo para lanzar a 4 000 metros de distancia proyectiles cargados de dinamita.

Finalmente, en la tercera posición el buque se encuentra sumergido por completo y se sirve entonces de otro tubo para lanzar, ya por medio del aire comprimido, ya por medio de la fuerza expansiva de la pólvora, proyectiles de 20 centímetros y torpedos de todos los sistemas.

El buque tiene la forma de un cigarro y posee doble casco con compartimentos en el espacio intermedio para llenarse de agua.

Tales son los esfuerzos realizados en el espacio de dos años y en las principales naciones del globo para convertir en realidad la teoría de la navegación submarina, esfuerzos que no puede negarse han dado ya por resultado el vencer dificultades que hace poco tiempo se consideraban insuperables. ¿Cuál es la nación que podrá vanagloriarse la primera de haber resuelto por completo y en todos sus detalles el arduo problema? El tiempo se encargará de decirlo quizás dentro de poco.

MESA REVUELTA.

A mal tiempo, buena cara.
Empecemos, pues, esta sección con música de Chueca y Vaiverde.
Que ni son maestros, ni músicos, ni ná.
Pero que hacen una música más alegre que todas las castañuelas juntas.
O si no, que lo diga D. Marcelo, que tocó el trombon en sus tiempos, y aún entiende algo de solfa.
Oído a la caja, porque la cosa tiene su correspondiente redoble;

¡Qué Tomasito que Dios nos ha dau!
Rau cataplau.
Tan filantrópico y tan estirau.

Rau cataplau.
Y tan estirau... y tan estirau.
Ello fué, que tan humanitario concejal,—por que Tomasito es de la cuerda de Garat, no de la de baritonos sino de la de concejales,—pidió en la sesión del miércoles la supresion de la tradicional y antigua costumbre (aun cuando no tan antigua como ciertas elísticas) de correr bueyes en la plaza de la Constitución, el día de nuestro santo Patrono.

—Hay que acabar con esta salvaje diversion.—dicen que dijo el concejal riojano,—y para ello hay que cortar por lo sano.

—Estoy conforme con mi compañero *Cue hillas*,—dijo Garat.

—Acha quedará usted decir,—interrumpió uno del monton.

—Es igual, pues lo mismo corta una cosa que otra. Decia que estoy conforme con él, pero á pensar de toda esta conformidad, he pedido al Ayuntamiento que siga fomentando esta fiesta.

—¿Que sería de nosotros si a suprimiéramos! exclamó el del *mochuelo*. Por de pronto tendríamos una alteracion..

—No tanto, señores—dijo Tomasito mirando por encima de sus hombros a los señores ediles.—Además, ¿no tenemos buyes sueltos todos los días?

Nadie pidió la palabra, diciendo Lopez con meliflua voz:

—Queda terminada esta corrida—áigo—este incidente.

—Ha sido un descuido de frasterza, decian ayer algunos.

—¿Y cómo se explica esto?
—Sencillomente. El Sr. Elorza midió una de las vias y resultaron tres kilómetros; pero como frasterza midió la longitud de los dos raiiles, por eso salieron los seis kilómetros que figuran oficialmente.

—¿Puede!

—Anuncia un periódico extranjero que las obras del canal de Panamá no llevan trazas de terminarse.

—¿Qué! ¿Es Salaverria el contratista?
Pues miren ustedes; por las trazas, lo parece.

—Noticia de sensacion.

—¿Qué pasa?
Oigan ustedes al señor Lopez, que con una carta en la mano, y con paso de vals lento, como el último escrito por Straus, se dirige á sus compañeros cantando como en *La Gran Duquesa*.

—¡Oh carta adorada me hiciste feliz, y te besaré mil veces y mil!

—¿Qué es eso? lo preguntó su primer teniente.

—¿Una carta; pero ¿qué carta! Ven astod; es de Calbeton, y me llama su querido amigo.

—¿Y qué dice?
—Pues nada; que se me ofrece á todo y para todo.

—Léala usted.

D. Víctor tose fuerte y lee en voz alta la carta de D. Fernin que entusiasma al Municipio.

—Calbeton nos protege—ya lo saben ustedes, dijo Lopez.

—Si señor, ya lo sabemos, pero lo que no sabemos es quién protege á D. Fernin—dijo uno de los inútiles.

—Y decian que ese no sabia hablar. Pues se explica claro.

CAMILO VIDAL.

EL Explorador Stanley.

SU VIAJE AL ÁFRICA CENTRAL.

XX.

EL INFORME DE MR. JEPHSON.—EMIN PACHÁ Y LA DIPUTACION DE SUS OFICIALES EN EL CAMPAMENTO DE STANLEY.—COPIA DE UNA CARTA DE STANLEY A SIR MACKINNON—EL TENIENTE STAIRS Y SUS REFUERZOS EN EL CAMPAMENTO DE KAVALLIS.—EL CONSEJO O IVAN.—UNA SÚPLICA DE SELIM-BEY.—LA RESPUESTA DE STANLEY ES CONSIDERADA COMO SATISFACTORIA.—PLAZO PRUDENCIAL.—FALSA ALABAMA EN EL CAMPAMENTO DE EMIN-PACHÁ.

En cuanto a la voluntad del Bajá de abandonar el país—continuaba diciendo Mr. Jephson en su