

ESPAÑA MARÍTIMA

PUBLICACIÓN MENSUAL DEDICADA A LA DEFENSA DE LOS
INTERESES MARÍTIMOS EN GENERAL Y, ESPECIALMENTE,
EN SUS ASPECTOS ECONÓMICO Y SOCIAL

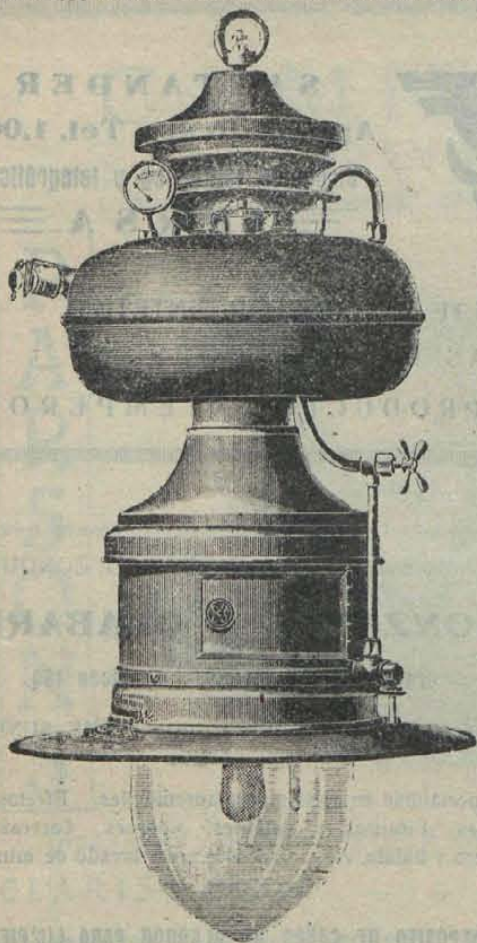
SUMARIO

LA ASAMBLEA DE LOS PÓSITOS GALLEGOS.—LOS PÓSITOS DE PES-
CADORES.—LOS BUQUES ROTORES.—IV CONGRESO DE ESTUDIOS VAS-
COS DE VITORIA.—LOS PELIGROS DEL ALCOHOLISMO, por L. A.
C. R.—LAS VÍCTIMAS DEL VAPOR «ERNIO».—EL CAMPESINO, EL
PESCADOR Y EL CUCO, por Rodolfo Viñas.—EL ACTO HEROICO DEL
TENIENTE NUÑEZ.—EL ETERNO DRAMA, por Jesús Cancio.—LO
QUE COMEN LOS PESCADORES, por Anita Viñas.—INFORMACIÓN
DEL EXTRANJERO.—LA IX CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL
TRABAJO: LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO DE LOS MARINOS.—LOS
MARINOS MERCANTES.—LAS OSTRAS, por Benigno Rodríguez.—
EL III CONGRESO INTERNACIONAL DE SALVAMENTOS.—LOS TE-
RRENOS DE LAS ZONAS MARÍTIMO-TERRESTRES.—LOS PÓSITOS Y EL
SR. SARALEGUI: UNA ESTADÍSTICA MARÍTIMA INTERESANTE.—EL
PESCADOR, por Pierre Bonell.

Año I.—Número 8
31 de Agosto de 1926

Representantes de ESPAÑA MARITIMA

BARCELONA	D. Manuel Rives - Martínez de la Rosa, n.º 37
TARRAGONA.	D. Eduardo Estellés - Méndez Núñez, 4
PALMA DE MALLORCA.	D. José M. Vives Fernández - Navegación, 11
VALENCIA	D. Andrés Piñó -
ALICANTE	D. Andrés Soto -
CARTAGENA	D. José Moncada - Plaza San Ginés, n.º 1
ALMERIA	D. Calixto Bernabéu -
MALAGA	D. Francisco Dechent Hernández -
MELILLA	D. Germán Iborra -
CEUTA	D. Ramón Hernández Rubio y Alcázar -
ALGECIRAS	D. Salvador Moreno Rodríguez -
CADIZ	D. Santiago García - San Francisco, 31
SEVILLA	D. Bernabé Alesanco Gómez -
HUELVA	D. Francisco de Mora - Rascón, 12
LA CORUÑA	D. Francisco Vázquez Conlledo -
AVILES	D. José Panizo -
GIJON.	D. Emilio Doce Carro -
SANTANDER.	D. Robustiano Dapena -
BILBAO.	D. Roberto Barruso - Henao, 30
SAN SEBASTIAN.	D. Juan Landin - Prim, 53
LAS PALMAS	D. Bartolomé Obrador -



"PETROMAX"

La lámpara para la pesca nocturna LE GARANTIZA:

ABUNDANCIA DE PESCADO

SEGURIDAD ABSOLUTA

LA MAYOR ECONOMÍA

MILES EN USO

MILES DE REFERENCIAS

Varios modelos de 200 hasta 6.000 bujías.
Las lámparas "PETROMAX" sirven igualmente para barcos, muelles, talleres, almacenes, casas de campo, campamentos, jardines, toldos, feriantes, etc.

DIEZ VECES MAS ECONÓMICO en su uso que cualquier otro alumbrado.

Cada aparato se garantiza.

Concedo plazos largos.

Único depositario en España, Marruecos y Portugal

A. KLAEBISCH

BARCELONA
Paseo de San Juan, 78

Apartado 858
Pel. 1608 SP.

Se desean representantes.

Para la pesca se coloca una pantalla que refleja la luz dentro del agua.

**Carboneos en Cádiz, Vigo,
Corcubión, Santander,
Málaga y Barcelona.**

**COMPAÑÍA GENERAL
DE CARBONES (S. A.)**

OFICINAS: Calle de Recoletos, 12 - MADRID
Telegramas: PARK para todos los puertos.

Carboneos en Ceuta.

**Depósito de carbones de Ceuta
(S. A.)**

Telegramas: PARK, Ceuta.

OFICINAS: Calle de Recoletos, 12 - MADRID

FABRICA DE CORCHO
Machos, redes y artes
FELIX LOPEZ NICOLAS
San Juan, 14 Baracaldo (Bilbao)

INDATOS - Depósito flotante de carbones.
Dirección telegráfica: INDATOS
SANTANDER

**LA INDUSTRIAL RESINERA
RUTH (S. A.)**

IRRSA



SANTANDER
Apartado 99 - Tel. 1.006

Dirección telefónica y telegráfica:

IRRSA

FABRICAS DE PINTURAS, BARNICES, ESMALTE Y ALCANFOR SINTETICO
ESPECIALIDAD EN PINTURAS PARA BUQUES
PATENTES "CABO," **PRODUCTOS "TEMPEROL,"**

Ginel y Alvarez

Armadores de vapores de pesca.
Exportación de pescados.
y mariscos.
Consignatarios. Seguros y transportes.

Melilla

Teléfono núm. 734.-Dirección telegráfica: GONQUICIA

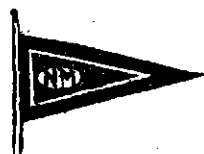
GONZALEZ Y OLABARRI

Gran Vía, 35 - BILBAO - Apartado 190.

Aceites y grasas lubricantes "THE SUNDT."

Especialidad en aceites para automóviles. Efectos na-
vales. Pinturas y patentes. Cotonos. Correas de
cuero y balata, etc. - Creosota para lavado de minera-
les, naftas, etc.

DEPÓSITO DE CABOS DE ALGODÓN PARA LIMPIEZA



Dirección telegráfica: MISRA

NAVIERA

MALLORQUINA

TELÉFONO NÚM. 183

Servicio regular de veleros a motor

SALADAR - MALLORQUÍN - ISABEL VANRELL

MIGUEL - JAIME - VANRELL - MUROS III

LAREÑO - NUEVO LAREÑO

DAMIÁN RAMIS

NAVIERO--AGENTE DE ADUANAS--CONSIGNATARIO

Avda. de Antonio Maura, 50-Palma de Mallorca

Suministro de carbón a vapores pesqueros en los

Muelles y almacenes para vapores de pesca en Pasajes.

Depósito comercial de carbones.

Administración: ARVE, Sociedad Limitada.

PASAJES DE SAN PEDRO, NÚM. 93.
TELÉFONOS: PASAJES ANCHO, NÚM. 25.
SAN SEBASTIÁN, NÚM. 21-84.

Dirección telefónica y telegráfica: ARVE-PASAJES

PASAJES (GUIPÚZCOA).

Fabricación de



Pinturas, Barnices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 1030

BILBAO

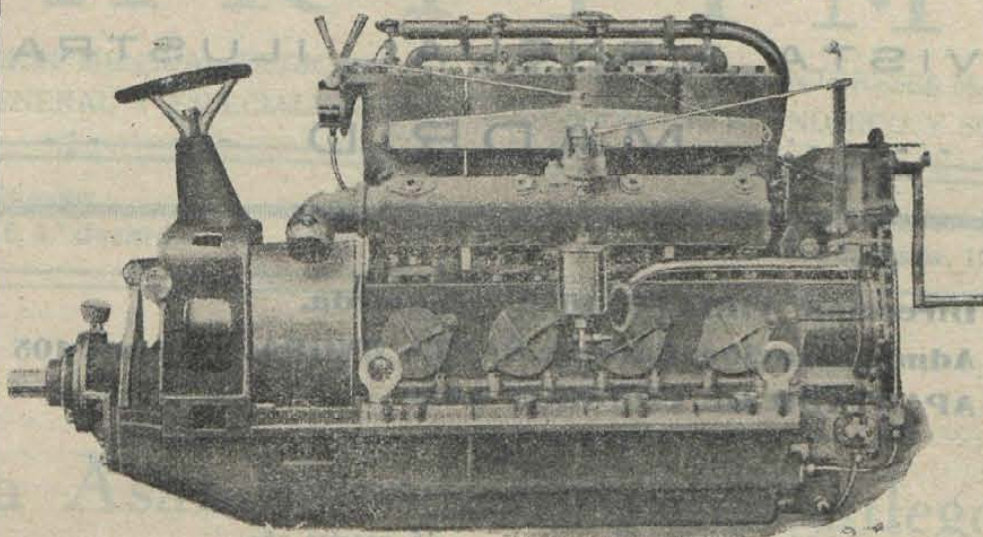
APARTADO 291

CAMILO DORIA

INGENIERO INDUSTRIAL

Representante general en España de los motores marinos de petróleo

P
A
R
S
O
N
S



P
A
R
S
O
N
S

Ingenieros y personal técnico especializados en instalaciones destinadas a la pesca.

CLARIS, 110.

BARCELONA

Efectos navales y de pesca

INCHAURRAGA Y GARAY

C. de Larreátegui, 10. -- Teléfono 3073

BILBAO

Redes e hilos para la pesca, en algodón, cáñamo y abacá.--Boliches, cercos, encabezaduras, redes a la malla.--Corchos, plomos, cuerdas, cotones, cables.--Pinturas patentes para fondos de madera y hierro. Tinte pasta "catecú," para teñir -- -- -- redes. -- -- --

Sucursales en Baracaldo,
San Sebastián y Pasajes

JIMÉNEZ EGUIZABAL Y COMPAÑÍA

CARBONES INGLESES Y NACIONALES

BREAS. IMPORTADORES DE RABA

Gran Vía, 1

Teléfono 2684

BILBAO

LANDA HERMANOS Y ECHANIZ

Plaza de Uribitarle, 1.--BILBAO.--Teléfono 2282

Fábrica de Lonas, Toldos,
Velamen y Banderas, Tol.

-- -- -- dos de alquiler -- -- --

ESPAÑA MARÍTIMA

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

--- -- -- MADRID --- -- --

Dirección: VIRIATO, 16, 2.º izquierda.

**Administración: Calle de SANTA ENGRACIA, núm. 105
APARTADO DE CORREOS 3.029**

PRECIOS DE SUSCRIPCION

España..... 15 pesetas año.
Extranjero..... 25 » » »

Precio del ejemplar cursante..... 1,30

(16 páginas de texto.)

PRECIOS DE ANUNCIOS

	página corriente.....	100	pesetas por inserción
1	» »	55	» » »
1/2	» »	38	» » »
1/3	» »	30	» » »
1/4	» »	22	» » »
1/6	» »	17,50	» » »
1/8	» »	13,35	» » »
1/10	» »		

Estos precios son para tres o más inserciones; para menor número sufrirán un aumento de 10 por 100

ANUNCIOS ENTRE EL TEXTO. En hojas de anuncio, 25 por 100 de aumento de los precios corrientes. Impresos entre el propio texto, 50 por 100 de aumento sobre los precios de los anuncios corrientes.

CUBIERTAS: Posterior, 200 pesetas inserción (dos tintas)
Interiores, 135 » » »

Cuenta corriente con el Banco SOLER Y TORRA HERMANOS, Alcalá, 32

NOTA.—Tanto el pago de los anuncios como el de las suscripciones se verificará por adelantado, por trimestre los primeros y por año los segundos, por giro a cheque días vista, salvo orden en contra del anunciante o del suscriptor.

ESPAÑA MARÍTIMA

PUBLICACION MENSUAL DEDICADA A LA DEFENSA DE LOS INTERESES MARITIMOS
EN GENERAL Y ESPECIALMENTE EN SUS ASPECTOS ECONOMICO Y SOCIAL

Dirección:
Viriato, 16, 2.º izquierda.

Apartado de Correos núm. 3.029.

Administración:
Sta. Engracia, 105, 4.º C.

La Asamblea de Pósitos gallegos

No podemos sustraernos a la tentación de dedicar unas líneas a la II Asamblea de Pósitos de Pescadores marítimos y marítimo-terrestres, de Galicia, celebrada en Vigo. Ha terminado la Asamblea cuando ESPAÑA MARÍTIMA estaba en prensa; pero fué tal su importancia, han revestido tan extraordinario interés sus acuerdos y reinó tanto entusiasmo entre los asistentes, que bien merece dedicarla esta primera plana de nuestra Revista, aunque tengamos que alterar un poco su formato. En nuestro número próximo nos ocuparemos con la extensión necesaria de tan importante Asamblea.

Más de doscientos delegados tomaron parte en la misma. Al comenzar las deliberaciones se encontraba presente el ministro de Méjico en España, D. Enrique González Martínez, exquisito poeta y uno de los hombres más representativos de la importante República mejicana. Su presencia estaba justificada. Méjico, que es uno de los países más progresivos de América, quiere implantar en sus puertos los Pósitos de Pescadores, tomando enseñanza de la hermosa obra ideada por el Sr. Saralegui y ejecutada con la ayuda del Estado español. Aspira el general Calle a redimir a la clase pescadora de aquella República, exactamente como viene haciéndolo el Gobierno español.

La presencia del representante del país hermano fué acogida con unánimes aplausos y vivas y dió lugar a dos discursos: uno de nuestro querido amigo D. Alfredo Saralegui y otro del ministro de Méjico. Es el Sr. Saralegui uno de los españoles que más fe tiene en el porvenir de los pueblos hispanoamericanos. En esta Revista ha expuesto más de una vez su pensamiento en punto a estas cuestiones, y sus fraternales ideas tuvieron una vez más cálida acogida entre la clase pescadora española.

El Sr. Saralegui, no sólo saludó a la progresista República mejicana, sino a los pueblos todos de América, reserva de la civilización actual, cuya influencia es cada día más decisiva en Europa y cuyo amor a la madre patria es cada vez más hondo.

Por su parte, el ministro de Méjico, que es considerado en los medios sociales y literarios como un español más, y como un español que honra a la raza, cantó a Galicia, de donde salen cada año millares de compatriotas nuestros para mantener con su talento, con su inteligencia y con sus brazos la fraternidad racial.

Satisfechos pueden estar los organizadores de la Asamblea de Vigo, no solamente por los importantes asuntos que fueron discutidos y aprobados, sinotambién por la obra espiritual realizada, ya que dió lugar a que la semilla de los Pósitos, que tan fuertemente arraigó en Galicia, haya prendido en las almas de nuestros hermanos de raza, pasando a América por Vigo —lugar de la Asamblea—, que es el puerto por donde más viva se mantiene la comunicación con la América española.

LA ASAMBLEA

Se inauguró el día 20 en la Cámara Oficial de Comercio.

Estaban representados personalmente por socios de los respectivos Pósitos, en un número de doscientos, los Pósitos de Pescadores de Vigo, Villajuán, Santa María de Miño, Moaña, Noya-Marítimo, Noya-Pescador, Puerto del Son, Beluso, Marín, Puente deume, Cambados, Cangas, Rínlo (Lugo), Darbo, Laje, Corrubedo, El Grove, Esteiro, Santa Eugenia de Riveira, Isla de Arosa, Villalonga, Bueu, Cabo de Cruz, Louro, Villanueva de Arosa, Coerreira, Lira, Bayona, Aldán-Hío, Mugardos, Puente Cesures, Muros y Malpica.

Los pocos Pósitos gallegos que no pudieron enviar representación personal cursaron su adhesión por telégrafo o de oficio, figurando entre ellos los de Cariño, Corcubión, Camariñas, Esteiro, Corme, Cayón, Portosin y Cedeira.

Entre estas adhesiones merecen destacarse dos: una de ellas, enviada por telegrama, de Cariño, que dice: "Imposible asistir Asamblea Pósitos Pescadores, delegamos nuestra representación en ilustre Zumalacarregui, suplicando a la Asamblea interese de los Poderes públicos se apruebe el expediente de las obras para este industrioso pueblo, lo que evitará días luctuosos como los ocurridos en los años 17 y 24. Saludo a todos, especialmente al querido defensor de nuestra causa, Sr. Saralegui.—*Presidente.*"

Presidió el acto el Sr. Saralegui y el Comité de la Federación Gallega, compuesto por los Sres. Eiroa, presidente, y Costa y Torrado, vocales. También se hallaba en estrados el corresponsal de la Oficina Internacional del Trabajo, Sr. Fabra Ribas.

Tras un breve discurso de salutación del señor Eiroa se nombraron las ponencias siguientes:

Primera. De las Escuelas. Selección de alumnos sobresalientes. Pósitos infantiles. Mutualidades.

Segunda. Cooperativas de consumo. Compras en comisión. Caja regional de Crédito marítimo.

Tercera. Cooperación de producción. (Embarcaciones de propiedad social.) Fabricación. Cooperativas de redes, etc.

Cuarta. Venta directa de la pesca con Santiago y Madrid.

Quinta. Régimen obligatorio de la vejez. Homenajes a la vejez del marino. Montepío Marítimo Nacional.

Próximamente a la una terminaron las ponencias de deliberar, acordando reunirse de nuevo el Pleno a las tres y media de la tarde.

La ponencia de Escuelas estaba integrada por los siguientes profesores de Pósitos gallegos:

Don Modesto Novelles, de Cangas; D. Rogelio Rama, de Cayón; D. Estandislo Torres, de Villalonga; D. José Sayans, de Malpica; D. Benito Sotelo, de Laje; D. Teófilo González, de Miño; don Antonio Rocamonde, de Louro; D. Manuel Pérez, de Noya y Barro; D. José Otero, de Riveira; don Marcial Beade, de Puerto del Son; D. José Rodríguez, de Noya; D. Luciano Otero, de Villajuán; D. Avelino Díaz, de Carreira; D. Jesús Bernárdez, de Bueu; D. Ignacio Noya, de Mugardos; don Manuel Quiroga, de Riveira; D. Manuel Varela, de Esteiro (Coruña); D. Manuel Salustiano, de Coiro; D. Ramiro Silva, de Darbo; D. Alfonso Moure, de Moaña; D. Jesús Taboada, de Marín; D. Adolfo Rodríguez, de Puente Cesures; D. José Santos, de Lira; D. Víctor Tralazo, de Isla de Arosa; D. Ramón Calirta, de Villagarcía; D. José Beiro, de Muros; D. Antonio Magariños, de Cambados; D. Silvio Novoa, de Aldán-Hío.

En nuestro número próximo, según hemos ofrecido, daremos una información completa de la labor de la Asamblea.

Los Pósitos de pescadores

VINARÓZ.—El Pósito de pescadores de Vinaroz, por iniciativa del celoso inspector costero D. Francisco Caudet, ha solicitado de todos los Pósitos de pescadores, marítimos y marítimo-terrestres, que pidan al ministro de Trabajo, señor Aunós, la inclusión en el Censo electoral social.

Hasta ahora son diversas las Asociaciones de

este carácter, principalmente levantinas, las que se han dirigido en este sentido al ministro.

Las solicitudes serán, sin duda, bien acogidas por el Sr. Aunós, pues los Pósitos reúnen las condiciones exigidas para figurar en el mencionado Censo.

MARBELLA.—Con gran solemnidad se ha inaugurado el edificio social del Pósito de pescadores de Marbella.

Con tal motivo se organizaron fiestas, a las que se asoció el vecindario.

LOS BUQUES ROTORES

Dos opiniones sobre su eficacia.

ESPAÑA MARÍTIMA, se ha ocupado con gran atención del invento de Flettner, que tanto interés tiene para la navegación marítima. En su afán de informar a sus lectores publica, a continuación, dos interesantes artículos sobre los buques rotores. En uno se mantiene un criterio favorable al rotor y en otro se hace una crítica del mismo. Damos con ello una prueba de nuestra imparcialidad.

A bordo del buque rotor «Baden-Baden».

Mientras tanto que el *Baden-Baden*, con sus torres metálicas rotativas, conduce un cargamento de piedra constructora de Alemania a Nueva York, en los astilleros de Bremen los operarios trabajan sin descanso para llevar a feliz término el gigantesco buque rotor que, bajo la dirección de la Reichsmarine, será botado al agua en agosto próximo para en seguida partir hacia la América del Sur.

Este nuevo buque será cinco veces más grande que el *Baden-Baden* y tendrá tres torres rotativas, capaces de desarrollar 2.000 caballos de fuerza. Dichas torres serán construídas con una amalgama de aluminio, que hasta la fecha no ha sido empleada en esta clase de trabajo. Las torres tendrán unos 25 metros de elevación sobre el nivel de las aguas, y su diámetro será de 3,5 metros. Las torres del buque en que hago esta travesía, es decir, del *Baden-Baden*, solamente tienen unos 14 metros de altura, y su diámetro es de 2,5 metros.

El nuevo bajel llevará un motor Diesel, como planta auxiliar, que podrá desarrollar una fuerza de 1.000 caballos; es decir, cinco veces mayor que la del *Baden-Baden*.

Este nuevo buque fué proyectado al terminar el *Baden-Baden*, entonces *Buckau*, su viaje a través del mar del Norte del año pasado. Los partidarios de la navegación por medio de torres rotativas, y especialmente su inventor, el capitán Anton Flettner, se muestran muy esperanzados de imponer sus buques rotores en la navegación trasoceánica.

Cuando el *Buckau* terminó su primer viaje, la Flettner Schiffsrudor Konzorn, Empresa propietaria de las patentes para este método original de navegación, junto con la Hanseatische Motorschiffahrt, Empresa constructora, que después de haber construído el *Baden-Baden* se presentó en

quiebra, han presentado una serie de declaraciones apoyando el principio del buque rotor.

Estas Empresas han dicho que las torres rotativas no son sino un medio auxiliar de locomoción, y que en tiempo tempestuoso será preciso en todo caso emplear los motores Diesel. También declaran que la acción de los rotores hace que el buque sea más estable y, por lo tanto, de mucho más fácil manejo. Esto da por resultado, dicen dichas Empresas, una economía de 17 a 80 por 100 en el combustible empleado. Naturalmente que la economía depende del tiempo en que se empleen los motores durante el viaje.

En el *Buckau*, por ejemplo, el motor de 45 caballos que proporcionaba fuerza motriz para las torres rotativas empleaba siete kilogramos de aceite combustible por hora, moviéndose con velocidad de siete nudos. El motor de 160 caballos que movía la hélice empleaba 32 kilos por hora haciendo la misma velocidad. Estas cifras significan, según ellos, una economía de 80 por 100.

Al combinarse, naturalmente, los motores necesitaban 32 más 7; es decir, 39 kilos de aceite combustible, desarrollando una velocidad de 9 a 10 nudos por hora. Para que un buque del tamaño del *Buckau* pudiese navegar a esta velocidad hubiera sido preciso emplear motores de 300 a 350 caballos, los cuales hubieran seguramente consumido de 60 a 70 kilos de aceite combustible por hora. He ahí la economía.

La prueba es completa.

La economía en brazos se hizo evidente cuando el *Buckau* izó y arrió sus velas por medio de dos resortes situados en el puente, desde donde el capitán dirigía la operación de las torres metálicas. Esta ventaja del nuevo procedimiento sobre el más antiguo del buque de velas con motor auxiliar se agrega a la ventaja de que la embarcación puede navegar dentro de dos o tres puntos de la dirección del viento sin necesidad de ir costeando de barlovento a sotavento, perdiendo tiempo precioso, como acostumbran los buques de vela.

Las torres mayores en los buques mayores—de 2.000 toneladas para arriba—, dicen los promoto-

res del invento, y en un viaje largo, serán la prueba final de las ventajas de este nuevo método de navegar.

El buque de 3.000 toneladas que saldrá para Sudamérica en agosto próximo será la prueba final. Al despedirse del *Baden-Baden*, el capitán Anton Flettner, en Kiel, se refirió al nuevo buque en estado de construcción, como lo prueba que establecerá la utilidad del principio rotor definitivamente. La impresión errónea de esta clase de buques, que prevalecía cuando el *Buckau* por primera vez vió la luz del día, existe todavía entre muchas personas. El error más común es el creer que el viento impulsa los rotores, que a su vez, por medio de un engranaje, hacen girar la hélice. Otro error corriente es de que los rotores se mueven por la acción solar.

Imagínese el lector a la torre rotativa como si fuese un reloj y que el número XII del reloj indica el progreso del buque. Supongamos entonces que sopla un viento a estribor; es decir, las nueve. Se verá que la columna del aire se divide: una parte trata de impulsar la torre hacia las seis, y la otra parte se empeña por llevarla hasta las doce.

La fricción del aire contra la torre es distinta. Se verá que a las seis, con el aire soplando a estribor, la torre, rotando en la misma forma que las manecillas del reloj, hace presión en contra del viento; la superficie de la torre, que también se opone a la fuerza del aire, tiende a pararla; todo ello ocasionando una presión hacia las doce; es decir, hacia el progreso del buque.

Maniobra por rotores.

Como dije antes, a las doce existe una poderosa fricción del aire contra el rotor. Pero en esta parte la fricción es en el mismo sentido. Como el rotor gira como a 120 revoluciones por minuto, ofrece una resistencia superficial en este punto, y como el rotor se mueve a estribor con mayor velocidad que el viento, da por resultado que entre la superficie del rotor y el viento se produce una especie de vacío. Este vacío absorbe, si se quiere, al rotor y ayuda a impulsarle hacia adelante; es decir, hace presión detrás.

Si los rotores se mueven en sentido inverso, el buque puede navegar hacia la popa con igual velocidad que hacia adelante. Por esto, si el viento fuese del lado contrario, es decir, de babor, el efecto general de adelante es el mismo, pues sólo es preciso volver el barco del otro lado. Por

lo que acabo de describir será fácil para el lector aplicado discernir en una forma más o menos exacta cómo trabajan estas curiosas embarcaciones.

GRANVILLE WHITTLESE Y J. R.

* * *

A propósito del *Barbara*, buque rotor que fué visitado recientemente en Santander por el Rey, copiamos de una revista lo siguiente:

«El *Barbara* tiene tres cilindros rotatorios de 17 metros de altura y cuatro de diámetro. Su porte es de 2.800 toneladas y lleva motores Diesel de reserva de 1.060 HP., suficientes por sí solos, según afirman los constructores, para imprimirle una velocidad de 10 millas por hora. Además de los 1.060 HP., lleva otros motores, cuya potencia se utiliza para hacer girar las torres.

No puede entrarse en la crítica de un tipo de buque semejante sin conocer el éxito obtenido por los cilindros del *Baden-Baden*, construido anteriormente.

No se desbarrará demasiado, sin embargo, al afirmar que para un buque de carga 10 millas de velocidad son hasta demasiadas, y que 1.060 caballos no pueden ser considerados en un buque de 2.800 toneladas como una «reserva», pues cuando se cuenta con dos medios de propulsión es lógico admitir que el de reserva sea el de menor potencia y el de empleo menos frecuente.

En cambio, muestran los constructores, presumiblemente, la legítima preocupación de hacer un buen buque de motor de carga, al cual, aun cuando se encuentren ahora añadidos tres cilindrones de hojalata, puedan quitársele de en medio con facilidad.

Por lo demás, tanto del *Buckau* como del *Baden-Baden* se sabe bien poco para poder afirmar con seguridad:

- 1.º Si los cilindros rotatorios hacen andar más que las velas.
- 2.º Si permiten ceñir más el viento; y
- 3.º Si son más fácilmente maniobrables.

A la primera y segunda cuestiones, el examen geométrico del efecto Magnus permite, sin duda alguna, responder negativamente. Además, no se sabe en la práctica cuánto se alejan las cosas de las interpretaciones geométricas. Parece que no deberá ser fácil encontrar el frotamiento igual a cero en la cara de proa del cilindro y que las corrientes parásitas, los roces, los remolinos, etc., deben dar lugar a perturbaciones de alguna entidad sobre el efecto propulsor.

Puede, pues, decirse siempre de modo intuiti-

vo que el buque rotor tiene ventajas y desventajas, que saltan a los ojos aun del más profano. Entre las ventajas puede contarse un ahorro de personal relativamente grande al necesario para las maniobras a vela. Por contra, puede observarse que el número de hombres de cubierta no puede bajar de un límite mínimo, debido a los servicios generales de a bordo, a la maniobra de las anclas y a la de remolques.

En último análisis, no puede afirmarse con seguridad que sea muy sensible este ahorro de personal en comparación de un velero de motor corriente. Ciertamente, que la maniobra de regular con un cuadro la velocidad de los cilindros será la mayor parte de las veces más fácil que no la de tomar un rizo a las gaviás cuando el tiempo se ponga feo o la de virar por delante con palos de velas cuadras; pero una cosa es la comodidad y otra la economía.

Entre los inconvenientes que en seguida apa-

recen deben contarse el que dos o tres cilindros de tres metros de diámetro y más de 15 de altura hacen en mal tiempo que cualquier falsa maniobra sea sumamente peligrosa para los cilindros y para el mismo buque; lo que no ocurre con las velas, pues éstas se reducen en superficie con mal tiempo, mientras que la de los cilindros no puede reducirse.

Por último, prescindiendo del Diesel auxiliar, puede observarse que un motor de 50 caballos siempre en movimiento representa un gasto de consideración, tanto más cuanto que ese mismo motor de 50 caballos, funcionando como auxiliar, podría suministrar en tiempo de calma y con un buque de vela del porte del *Baden-Baden* unas tres millas y media de velocidad horaria, que no es poco, y basta para mantener elevada la media de la distancia recorrida diariamente, que sufre precisamente una reducción mayor con las calmas que con los vientos débiles y contrarios.»

IV Congreso de Estudios Vascos, de Vitoria

En los días comprendidos entre el 25 de julio al 10 de agosto se verificó en Vitoria un Congreso de enseñanza de orientación profesional, al cual han concurrido las principales autoridades en esas materias.

En lo que se refiere a las enseñanzas marítimas, acudió, invitado por la Sociedad organizadora. D. Alfredo Saralegui, en representación de la Caja Central de Crédito Marítimo. El jueves 29 dió dicho señor una conferencia en la que, después de hacer una reseña sucinta de la obra social del Ministerio de Marina, se ocupó con gran detalle de las enseñanzas profesionales establecidas en los Pósitos sometidos a la inspección de la Caja Central de Crédito Marítimo, en cuyas instituciones funcionan actualmente 108 escuelas, a las que concurren cerca de 9.000 alumnos. Hizo resaltar el carácter francamente profesional de las clases establecidas en los Pósitos, en las que se utilizarán en breve libros especialmente redactados para ellas, y cuyos instructores adquirirán, mediante cursillos, los co-

nocimientos profesionales necesarios para la dirección de aquéllas. Expuso también la conveniencia de que esa orientación profesional fuera extendida a todas las escuelas nacionales del litoral, teniendo en cuenta que la casi totalidad de sus alumnos van a dedicarse a profesiones marítimas. En cuanto a orientación profesional, dijo que no se ha podido hacer nada por la Caja, a pesar de ser las profesiones marítimas aquellas que precisan de una mayor aptitud y vocación, teniendo en cuenta que en la mayoría de los puertos de mar, sobre todo en los pequeños, por el ambiente en ellos existente, hace que los jóvenes se dediquen fatalmente a las profesiones marítimas. Expuso que se había iniciado algo por la Caja en el sentido de seleccionar las capacidades sobresalientes de los alumnos de las escuelas, a fin de que se dediquen a las profesiones para las que tengan aptitud, pudiendo producirse un mayor rendimiento en favor del progreso nacional y de la obra de los Pósitos. En relación con esta última actividad, ofrecieron su ayuda al conferenciante el Dr. E. Mira, Director del Laboratorio Psicotécnico del Instituto de Orientación profesional de Barcelona, y la señorita Alvarez, del Instituto de Reeducción Profesional de Inválidos del Trabajo, de Madrid.

Los peligros del alcoholismo

El hombre alcoholizado pierde la dignidad, se vuelve perverso, imbecil y feroz.

El alcohol ataca al cerebro, al sistema nervioso en general y a los órganos de los sentidos.

Combatir el alcohol es suprimir las miserias del hombre, el dolor de los niños y el llanto de las madres.

Los efectos del alcohol sobre el cerebro son: la meningitis o inflamación de las meninges, finas membranas que cubren el cerebro y la medula espinal, grave enfermedad caracterizada por dolor de la cabeza, luego inconsciencia, pupilas dilatadas, estómago hundido en forma de bote; la hemorragia cerebral o apoplejía, que produce parálisis, inconsciencia y muerte. Si el enfermo se recupera del ataque, queda condenado a una existencia miserable, por su parálisis unilateral o hemiplejía; idiotez, incontinenia de la orina y de las heces, afasia (pérdida del poder de articular la palabra) si la hemorragia fué del lado izquierdo, y la propensión a nuevos ataques de la misma naturaleza; la parálisis general del insano, en la cual las lesiones cerebrales son difícilmente distinguibles, y el reblandecimiento cerebral, que produce inconsciencia.

En el sistema nervioso, el alcohol produce la neuritis periférica, también llamada polyneuritis o paraplejía alcohólica o inflamación de los nervios de las extremidades. Se reconoce por una sensación de hormigueo, adormecimiento, partes muertas y, finalmente, parálisis.

El alcohol, como todos los venenos cerebrales, estimula primero la actividad nerviosa, y la paraliza después. La animación de la actividad cerebral es lo que hace caer en el delirio; después, en el sopor, y, finalmente, la sensibilidad e irritabilidad son aniquiladas y se cae en la anestesia. Después,

si el veneno alcanza el bulbo, puede sobrevenir la muerte por parálisis del corazón y de la respiración.

Entre los desórdenes nerviosos crónicos citaremos el temblor, la perversión de los sentidos, pérdida de la acomodación del ojo, disminución del gusto, embarazo de la palabra, disminución o pérdida de la sensibilidad del tacto, pesadillas nocturnas, vértigo, convulsiones. A veces sobreviene el delirio, con fiebre y alucinaciones terribles (paranomia, manía de persecución), impulsiones brutales y terribles, para terminar en el *delirium trémens* (diablos azules), horroroso cuadro del hundimiento de la naturaleza humana. En esos ataques puede morir el delirante; pero lo más común es que, después de tres o cuatro días de delirio, caiga en sopor, para despertar agotado.

Conocemos el caso de un pobre alcoholizado que perdió la razón después de un ataque de *delirium trémens*. Acosado por las visiones que le perseguían, huyó a la montaña. Algún tiempo después se encontró, y pudo identificarse su esqueleto. Sin duda, murió de horror, y su cadáver fué devorado por las aves de rapiña.

Otro alcoholizado, después de haber soportado sin accidente alguno una operación de apendicitis crónica, murió a los dos días a consecuencia de un ataque de *delirium trémens*.

L. A. C. R.

Las víctimas del vapor «Ernio»

El día de la Virgen del Carmen, Patrona de la Marina, se verificó en San Sebastián la distribución de las cantidades recaudadas en favor de las familias de las víctimas de la misteriosa desaparición del vapor *Ernio*.

Al acto, al que concurrieron el comandante de Marina, Sr. Nardiz, quien lo presidió; el presidente de la Diputación de Guipúzcoa, el de la Asociación de armadores de vapores de pesca de

Pasajes, el del Pósito de pescadores de San Sebastián y D. José Cendoya, tan querido de los pescadores de aquella costa, alcanzó gran solemnidad.

Después de él tuvo lugar en la bahía las regatas de traineras y cucañas.

Felicitemos sinceramente al Sr. Nardiz, comandante de Marina de San Sebastián, por el éxito obtenido con la celebración de tan hermosa fiesta.

El campesino, el pescador y el cuco

El campesino.—Tengo pena; el frío va a helar el trigo.

El cuco.—¿Y qué te importa? El pan no es para ti.

El pescador.—Y yo tengo angustia. Hace mal tiempo, y no habrá pesca en mucho tiempo.

El cuco.—Así se acordarán los ricos de lo que vale vuestro trabajo.

El pescador.—¡Calla!

El campesino.—¡Calla!

El pescador.—Me alegra coger en mis redes muchos pescados. Son como una cosecha de plata. Meto las manos en los montones resbaladizos y los cuento. Uno, dos, tres, cuarenta, ciento... Los peces recién muertos parece que aun viven. Se me escapan de las manos. ¿Por qué son así los peces? Sin duda, para librarse de los pescadores que los persiguen...

El cuco.—Los persiguen para satisfacer los apetitos de los poderosos...

El campesino.—Yo no duermo para vigilar la cosecha. La riego con mi sangre, después de sembrarla bajo el sol ardoroso, que me quema la carne. Cuando llega la época de la siega, mi cuerpo, en fuerza de inclinarse a la tierra, se siente atraído por ella; quisiera algunas veces hundirme en sus entrañas para siempre... Luego llevo el trigo a la era y lo trillo. Después lo ofrezco al amo como oro puro; tal es su color...

El cuco.—Tu amo lo convierte en oro auténtico y a ti te da unas monedas de cobre.

El campesino.—¿Y la satisfacción que proporciona producir trigo!

El pescador.—¿Y el placer que da arrancar al mar el manjar de sus peces!

El cuco.—¿Y el gusto que da servir a los que tienen el látigo en la mano! ¡Esclavos! ¡Esclavos!

El pescador.—¡Calla!

El campesino.—¡Calla!

El cuco.—¡Os duele oír la verdad!

El pescador.—Tú hablas así porque eres inútil, porque no sirves para nada.

El campesino.—Eres un parásito.

El cuco.—Como los otros, como los que viven a vuestra costa. Porque lo sé os quiero abrir los ojos.

El pescador.—No; nos quieres envenenar. Yo nací para ser pescador, y este, para campesino. Damos peces y trigo. ¿Qué nos importa cómo se reparte? Eso no es misión nuestra.

El campesino.—Lo malo es que cuando llegan los frios ya no hay trigo en nuestros graneros ni pan en la despensa.

El pescador.—Eso es verdad. Cuando el mar se rebela y se levantan olas como montañas nuestros hijos se mueren de hambre.

El cuco.—En cambio, los ricos tienen pan siempre, sin producirlo, y pescado, sin sacarlo de los mares...

El campesino.—Lo habrá dispuesto así la ley.

El pescador.—Y la ley hay que cumplirla y acatarla para que haya paz entre los hombres.

El cuco.—Lo primero para que haya paz entre los hombres es que haya justicia. Y la justicia no existe cuando unos hombres tienen mucho y otros no tienen nada.

El pescador.—Para hacer eso habrá que crear un mundo nuevo.

El campesino.—¿Y eso sólo es capaz de hacerlo Dios!...

El cuco.—Pero es preciso que los hombres le ayuden.

RODOLFO VIÑAS.

El acto heroico del Teniente Núñez

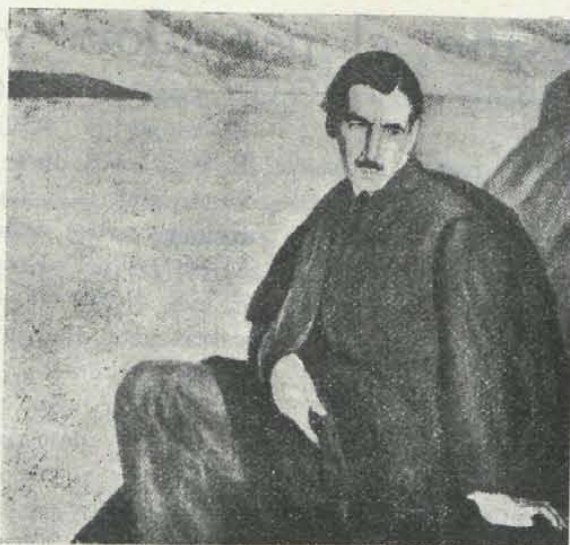
El acto realizado por el teniente Núñez ha tenido la debida compensación. El Gobierno ha premiado el heroísmo del marino con una alta distinción. Pero no basta. Es preciso que los españoles lo exalten, recordándolo en todo momento. Es la mejor manera de estimular a los héroes.

En todo momento, el sacrificio generoso de la vida merece la fervorosa admiración de los hombres; pero no siempre son idénticas las causas que lo determinan. Exponerse a morir para producir un bien a la Humanidad es un acto heroico que todos estamos en el deber de ensalzar, porque a

todos nos llegan sus beneficios. En este caso, el que se decide a morir gana, por descontado, la inmortalidad.

Morir o decidirse a morir por salvar la vida de un solo ser, aunque ésta sea tan preciosa como la del malogrado Durán, es un bello gesto que impresiona a los hombres de una generación, pero que se olvida pronto. Quien es capaz de aceptar esta muerte silenciosa, que se reduce a cambiar una vida por otra, es porque lleva en el alma, grabado de manera indeleble, este lema: «Heroísmo». Un heroísmo sin aparato, un valor sin jactancia, un profundo amor al semejante, sea quien sea, por quien se debe sacrificar la propia vida.

Los Poetas del Mar
(Expresamente escritas
para ESPAÑA MARÍTIMA).



Jesús Cancio, el poeta
del mar, según Cejador,
es un admirador de la
obra social de los
Pósitos.

EL ETERNO DRAMA

¡Es la eterna escena
del eterno drama!

.....
Al bárbaro empuje
de la marejada
se partió la nave
y con ella el alma
de los marineros
que la tripulaban.
Los más aguerridos
ganaron la playa,
y mientras las hembras
llenaban de lágrimas,
llenaban de besos
sus mejillas ásperas,
los hombres de bronce,
los de burda lámina,
los de gesto estoico,
mudos como estatuas,
hacia el mar volvían
su torva mirada;
hacia el mar siniestro,
cuyas turbias aguas

hicieron pedazos
su nave y su alma.
Las gentes de bronce,
los hombres de estampa
sombria lo mismo
que las invernadas,
los del gesto impávido
y la tez tostada,
en el mar prendieron
sus pupilas ávidas,
y del mar maldicen
la cobarde saña;
mas al mar, por fuerza,
volverán mañana,
que aun no ha terminado
la viviente farsa...
Náufragos y astillas
y besos y lágrimas
son sólo un pasaje
de la historia trágica.

.....
¡Es la eterna escena
del eterno drama!...

JESUS CANCIO.

Lo que comen los pescadores

La pobre hembra del viejo marino
tiene la cara negra por el sol;
lleva un traje de indiana muy negro,
como su cara y como su dolor.
Va a por su parte cuando cae la tarde;
es la limosna que le quieren dar
los compañeros del viejo marino
que una noche se quedó en el mar...
Sus hijos, hambrientos, asan los peces,
y cuando los comienzan a devorar
la madre piensa: «Se comen al padre
que una noche se quedó en el mar».

ANITA VIÑAS.

★ Informaciones del extranjero ★

LONDRES

Las negociaciones entre el grupo inglés Furness Wity y L'International Mercantile Marine C^o para la compra del White Star Line acaban de romperse, con gran sorpresa de los principales Centros internacionales marítimos.

* * *

Según la última estadística del Lloyd's Register of Shipping, los buques de comercio de un tonelaje superior a 100 unidades que se hallan en construcción en el mundo son los siguientes:

Buques de vapor de acero, 289, con un tonelaje de 1.050.306.

Idem íd. de madera, tres, de un tonelaje de 1.343 toneladas.

Idem de motor de acero, 170, de 884.200 toneladas.

Idem íd. de madera, dos, con 900 toneladas.

Veleros de acero, 25, con 26.510 toneladas.

Idem de madera, seis, con 7.420 toneladas.

Lo que da un total de 495 buques, con un tonelaje de 1.970.687, algo inferior a las cifras análogas correspondientes al 1.º de abril de 1926. que era de 524 buques en construcción, con un tonelaje total de 2.010.206 unidades brutas.

ALEMANIA

La Hamburg-Amerika Linie va a emitir nuevas acciones por valor de 11 millones de marcos, que serán puestas a la disposición de los antiguos accionistas. El producto de esta emisión se elevará a 75 millones. El capital social será destinado a la construcción del paquebote Reliance Resolute de Cleveland. La Sociedad emitirá 26 millones de dólares de obligaciones.

POLONIA

El Consorcio francopolonés ha firmado un contrato con el ministro de Comercio e Industria para la construcción del puerto Gdynia, en virtud del cual continuarán inmediatamente los trabajos de construcción del puerto, a fin de aprovechar el verano, época la más propicia para ello. Antes de terminar el actual año deberán de haberse terminado 430 metros de desembarcadero y una rada de ocho metros de profundidad. Deberá, además, de haberse construido 200 metros de nuevo desembarcadero.

SUECIA

Los armadores suecos habían pedido al Gobierno durante el segundo semestre del pasado año préstamos que se elevaban a un total de 14.480.000 kr., cifra diez veces superior a la suma puesta a su disposición; por lo que solamente se ha podido atender a un número pequeño de esas peticiones. Reduciendo considerablemente además su cuantía, el total de préstamos acordados se eleva a 1.400.000 kr.

ARGENTINA

En el pasado año 1925 se han exportado por los puertos argentinos 10.386.611 toneladas de mercaderías e importado 4.386.309 toneladas. Los derechos de puerto percibidos por dicho motivo hacen un total de 58.680.161 pesetas.

El tráfico de pasajeros se elevó a 1.137.757 inmigrantes y 887.164 emigrantes.

INGLATERRA

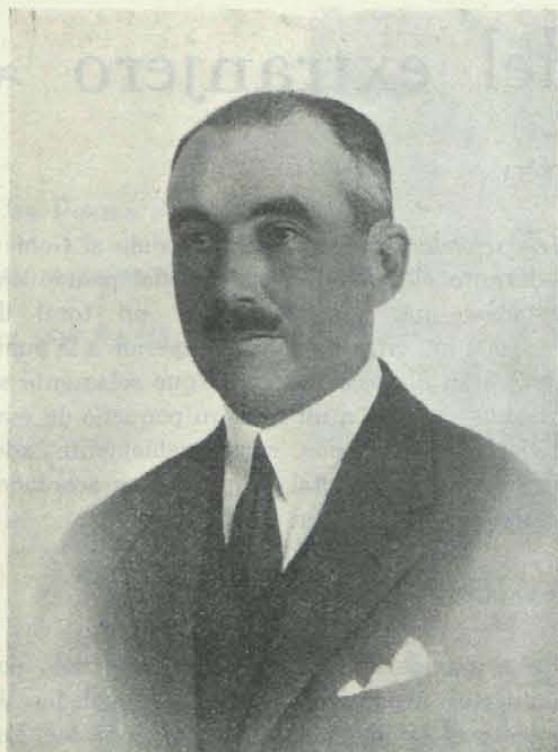
Se hallan muy adelantados en Southampton los trabajos de construcción del dique flotante mayor del mundo, que puede levantar un peso máximo de 60.000 toneladas, y en el que podrán entrar los buques de mayor tonelaje del mundo, pues además tiene 960 pies de largo.

* * *

Se halla ya prestando servicio en el Africa del Sur el buque *Carnarvon-Castle*, de un porte de 20 toneladas brutas, segundo paquebote inglés accionado por dos motores Diesel.

ESTADOS UNIDOS

El número de yates de motor de gran tonelaje aumenta rápidamente en esta nación. Actualmente existe en construcción una veintena de yates, provistos de motores Diesel, de eslora variable de 30 a 80 metros. El más grande de todas estas unidades tiene una eslora total de 82,35 metros y una velocidad de 16 nudos, usando dos motores Bessemer.



D. Erancio Cortina, delegado de la Asociación de Navieros de Bilbao en la IX Conferencia Internacional del Trabajo.

La IX Conferencia Internacional del Trabajo dividió la labor a realizar en cinco Comisiones. La primera, del contrato de enrolamiento de los marinos; la segunda, para la reglamentación de la inspección del trabajo de los mismos; la tercera, para sanciones penales; la cuarta, para repatriación de los marinos, y la quinta, la de proposiciones.

Dada la extensión de las deliberaciones que tuvieron lugar en cada una de estas Comisiones y lo interesante de los extremos tratados, ESPAÑA MARITIMA se ocupará en este número del trabajo realizado por la Sección de la Inspección, dejando para números sucesivos el tratar de la labor realizada por las demás Secciones.

Como precedente necesario para poderse formar idea de los desfavorables vaticinios que se atribuían a los trabajos de esta Comisión, publicamos a continuación la resolución que, presentada por el grupo patronal, la Asamblea rechazó, acordando adoptar como base de discusión el proyecto de recomendación de la Oficina Internacional del Trabajo. Helo aquí:

«Teniendo en cuenta que las disposiciones propuestas en el proyecto de recomendación por la Oficina Internacional del Trabajo no se limitan al enunciado de los principios comúnmente admitidos como útiles para la creación de un sis-

La IX Conferencia In

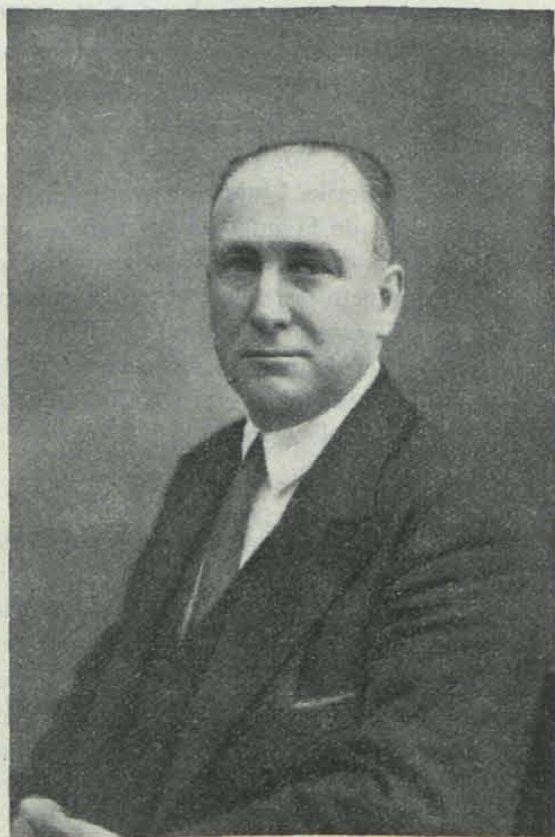
La Inspección del tr

tema de inspección marítima en los países que no poseen todavía organización de esta clase;

Teniendo en cuenta que numerosos países han establecido ya una inspección en armonía con sus propias concepciones administrativas y sus costumbres nacionales;

Teniendo en cuenta que las reglas propuestas contienen detalles que están o pueden estar en desacuerdo con los sistemas de administración actualmente establecidos y que, por consecuencia, no son susceptibles de una adopción internacional,

La Conferencia opina que la recomendación propuesta referente a la inspección de las condiciones del trabajo de los marinos debe limitarse a los principios comunes a los sistemas de inspección establecidos y aplicarse únicamente a los países que todavía no tienen el sistema de inspección marítima.»



D. Francisco Largo Caballero, representante de la Unión General de Trabajadores, en la IX Conferencia Internacional del Trabajo.

Internacional del Trabajo

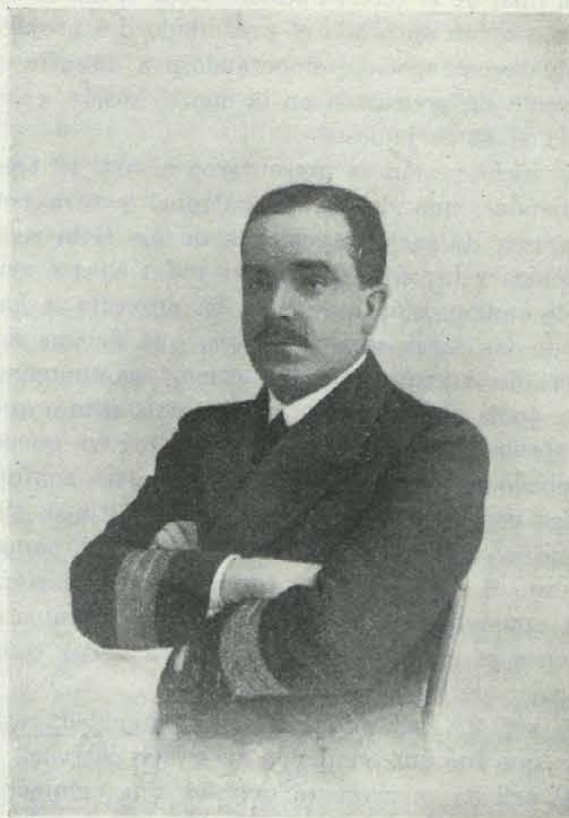
Trabajo de los marinos

Sección de la Inspección del trabajo de los marinos.

Presidió esta Comisión el presidente de la Delegación gubernamental española, señor conde de Altea. Como suplentes asistieron a la misma el capitán de corbeta D. Alfredo Saralegui y el secretario de la misma Delegación, D. Pedro Sangro y Ros de Olano.

Constituían la Comisión diez representantes de naciones diferentes, de cada uno de los grupos gubernamental, patronal y obrero. Entre los representantes del grupo patronal figuraba el delegado español D. Enrique Cortina Arteta.

Los trabajos de esta Comisión principiaron el 9 de junio. Asistieron con frecuencia a sus deli-



D. Rafael Señán, consejero técnico del Gobierno español en la IX Conferencia Internacional del Trabajo.

beraciones el secretario general, M. Albert Thomas, y el secretario general adjunto, M. H. B. Butler.

En la segunda sesión, Mr. Cuthbert Laws, en nombre del grupo patronal, presentó una propuesta, que consistía en que la recomendación que se proponía concerniente a la inspección de las condiciones del trabajo de los marinos debía limitarse a los principios comunes a los sistemas de inspección ya establecidos y aplicarse únicamente a los países que aun no tenían establecido ningún sistema de inspección marítima. Después de una intervención hábil, como todas las suyas, de M. Albert Thomas y de tomar parte en la discusión gran número de delegados, fué puesta a votación la propuesta del grupo patronal, siendo rechazada por 23 votos contra 12.

En la tercera sesión principió en realidad la discusión del proyecto presentado por la Oficina Internacional del Trabajo, a la cual se habían presentado numerosas enmiendas del grupo patronal. En la primera, la relativa al primer párrafo del preámbulo del proyecto, pedían la sustitución de la palabra «económica» por «industrial». Para que se vea la verdadera obstrucción que se realizaba con el sinnúmero de enmiendas presentadas por el grupo de armadores, diremos que has-



D. Cristóbal Díaz, del Pósito Marítimo de Málaga, consejero obrero en la IX Conferencia Internacional del Trabajo.

ta el final de la tercera sesión, o sea el día 11 de junio, no fué aprobado el preámbulo del proyecto de recomendación, empezándose a discutir el proyecto de articulado en la cuarta sesión, celebrada el 14 de junio.

En dicha sesión se presentaron al art. 1.º tres enmiendas, una del grupo patronal y otra por cada una de las Delegaciones de los Gobiernos británico y español, destinadas todas ellas a evitar la enumeración que en la del proyecto se hacía de las leyes y reglamentos que debían ser objeto de la inspección, que, como toda enumeración, podía olvidar alguna ley ya existente o que se aprobase en el porvenir. El artículo quedó aprobado por unanimidad, redactado de conformidad con la orientación de las dos últimas enmiendas, con ligeras modificaciones del grupo obrero, el cual estimaba conveniente se hiciera una enumeración de las leyes y reglamentos a quienes se aplica la inspección para mejor comprensión de los obreros.

El art. 2.º fué aprobado por unanimidad, retirada que fué una enmienda del grupo patronal.

Al art. 3.º se presentó también una enmienda del grupo patronal. Monsieur Rivelli, en representación del grupo obrero, manifestó que los miembros de la Comisión no tenían conocimiento de ella, y pidió que las enmiendas sean conocidas con anticipación.

El Sr. Odjfell manifestó que el grupo patronal iba a presentar 22 enmiendas al proyecto. Con la intervención del presidente y del secretario adjunto, se adoptó el acuerdo de que los grupos patronales y obreros se reunieran para examinar las enmiendas y ponerlas en un principio de acuerdo sobre las que hayan de adoptarse o discutirse por ambos grupos.

En la quinta sesión se aprobó por unanimidad una enmienda del grupo patronal al art. 3.º, consistente en reemplazar las palabras «relativas al trabajo del personal marítimo» por «relativas a las condiciones en que se efectúa el trabajo de los marinos» y «sean colocadas bajo la dirección de una misma Administración central» por «sean reunidas bajo una misma Administración central». Otra enmienda a este artículo del delegado gubernamental uruguayo no es discutida por no hallarse presente su autor.

En el art. 4.º es retirada una enmienda del grupo patronal, aceptándose por unanimidad la del proyecto de la Oficina.

El art. 5.º fué aprobado previo el retiro de una enmienda del grupo patronal.

El art. 6.º es aprobado después de retirar el

grupo patronal una enmienda con la condición de que sea aprobada, como lo fué, por unanimidad la adición al artículo propuesta por el delegado gubernamental inglés Mr. Baker, de «en los dominios que les sean comunes».

El art. 7.º es aprobado con la modificación propuesta por el delegado gubernamental del Africa del Sur, Sr. Cousins, de añadir después de la palabra «establecer» «por la autoridad central o» y de retirar el grupo patronal la enmienda que presentó a este artículo.

El art. 8.º es aprobado con ligeras modificaciones, hechas en una enmienda del grupo patronal, defendida por el Sr. Odjfell, delegado patronal no ruego.

Al art. 9.º se presentaron varias enmiendas del grupo patronal y otra del delegado británico, señor Baker, aprobándose una enmienda presentada por el grupo patronal, siendo rechazadas otras del mismo y retirada otra al inciso *d*), en que se pedía la supresión de las palabras «y de las sanciones impuestas». A propuesta del delegado británico se añade al artículo el inciso *f*).

A continuación se pasa a discutir el art. 10. Es aceptada una enmienda del grupo patronal que añade al primer párrafo después de «tengan derecho» las palabras «según la legislación nacional».

El inciso *a*) es muy discutido desde el punto de vista de si la inspección puede o no realizarse en buques extranjeros o limitarse tan sólo a los nacionales, que es a lo que se refiere tan sólo el proyecto de la Oficina. El grupo patronal presenta a este artículo una enmienda por la que se suprimen las palabras «y en casos excepcionales en el mar». El grupo obrero pugna por que se sostenga el texto de la Oficina.

El presidente propone se acepte como solución intermedia la enmienda del consejero técnico de la Delegación gubernamental española, Sr. Saralegui, que consiste en añadir después de las palabras «casos excepcionales» «establecidos por las leyes nacionales y mediante la autorización de la autoridad marítima».

El Sr. Bernardi, de la Delegación italiana, muestra su conformidad con la enmienda española. El Sr. Saralegui expresa las razones que han motivado su enmienda. El Gobierno español considera que existen casos en que es de absoluta necesidad se realice la inspección en el mar; pero en su deseo de que la satisfacción de esa necesidad no pueda significar un perjuicio para la navegación, por el abuso que se haga de esa medida, propone que las legislaciones nacionales

prevean de una manera expresa esos casos excepcionales, impidiendo así las interpretaciones arbitrarias que podrían resultar de la redacción del párrafo a) en el proyecto de la Oficina. Además, como garantía suplementaria se añade la obligación de obtener la autorización de la autoridad marítima.

El presidente, conde de Altea, apoya lo dicho por el Sr. Saralegui, indicando que con esa enmienda se evita la diversidad de interpretación y de aplicación que resultaría fatalmente de la redacción actual del párrafo a). Si además los inspectores se hallan obligados a consultar a la autoridad marítima antes de proceder a la inspección en el mar, se tendrá una garantía más de que el comercio marítimo no será perjudicado.

Puesta a votación la enmienda patronal, fué rechazada, siendo aprobada la del consejero técnico español por 17 votos contra 12.

En el párrafo b) es aprobada, también por unanimidad, una enmienda del mismo consejero técnico español Sr. Saralegui de añadir al fin del párrafo las palabras «que se refieren al objeto de la inspección», enmienda que, según manifiesta aquél al defenderla, tiene por fin evitar que las autoridades de inspección pudiesen intervenir documentos de a bordo que tuviesen carácter confidencial y que no se relacionasen con el objeto de la inspección.

Es aprobada una enmienda del grupo patronal al art. 11 que reemplaza las palabras «que las autoridades del control estarán obligadas» por estas otras: «que las legislaciones nacionales contengan disposiciones estipulando que las autoridades del control estarán obligadas».

En el art. 12 es aprobada una enmienda, por 15 votos contra 12, del consejero técnico español Sr. Saralegui, en la que propone añadir después de «a impedir» las palabras «mediante autorización auténtica de la autoridad marítima».

Es aprobada también, después de ser modificada, una enmienda patronal de añadir al final del artículo las palabras «según la legislación de cada país».

En el art. 13 es admitida una enmienda del grupo patronal, después de modificada.

El art. 14 es aprobado después de ser retirada una enmienda patronal y otra del consejero técnico de la Delegación gubernamental española.

Al art. 15 se presentó una enmienda del grupo patronal y otra de la Delegación gubernamental británica. Esta última es apoyada por el grupo obrero; por lo que el Sr. Odjfell, en nombre del grupo patronal, retira la enmienda del mismo, apro-

bándose por unanimidad la enmienda del Gobierno británico, en la que propone se redacte el artículo en la forma que consta en el proyecto.

Es adoptada por unanimidad la enmienda del grupo patronal de que se redacte el art. 16 tal como consta en el proyecto.

Una enmienda del grupo patronal de redactar el art. 17 en la forma que a continuación se expresa es rechazada por 20 votos contra 12: «Que las legislaciones nacionales contengan disposiciones asegurando a los miembros de la tripulación de un buque el derecho a requerir el control para todas las materias relativas a la higiene y a la reglamentación de las condiciones en las cuales se efectúa el trabajo de los marinos en las condiciones fijadas por la legislación nacional del país del pabellón del buque».

En la VIII Conferencia, verificada el 16 de junio, se puso a discusión la enmienda al art. 3.º, presentada por la Delegación gubernamental del Uruguay, que no se pudo discutir en la sesión correspondiente por no hallarse presente ningún representante de dicha nación. La enmienda está concebida en los siguientes términos:

«La Conferencia recomienda:

a) Que en los países en que se organice ese servicio de inspección del trabajo para la industria y el comercio se organice en los cuadros de esa inspección un servicio especial para el trabajo de los marinos. Es deseable en lo que concierne a la composición del personal de ese servicio especial que uno o varios inspectores, según la importancia marítima del país, sean elegidos entre los marinos, de acuerdo con las organizaciones administrativas más representativas. Es también de desear que esos inspectores obreros sean designados con anterioridad para un período determinado y confirmados o renovados al expirar ese período, teniendo en consideración la actividad y las otras cualidades que hayan demostrado en el ejercicio de sus funciones.

b) Que en los países que no tengan organizado este servicio de inspección del trabajo, en la medida compatible con las prácticas administrativas, a fin de asegurar la mayor uniformidad posible en la aplicación de las leyes y reglamentos relativos al trabajo de los marinos, los diversos servicios o autoridades encargados de asegurar la inspección de estas leyes y reglamentos sean colocados bajo la dirección de una misma Administración central.»

Después de una discusión en la que toman parte gran número de representantes, se adopta

definitivamente la redacción dada por la Comisión al art. 3.º

El art. 18 promueve una gran discusión, por considerar el grupo obrero que es todo el problema de la cuestión sindical lo que en él se representa, siendo por fin aprobada, a propuesta del secretario general adjunto, la redacción que consta en el proyecto de Convención.

Se admite, a propuesta del señor presidente, una pequeña variación al segundo párrafo del texto de que nos ocupamos, relativa al grupo patronal.

El art. 19 es aprobado, añadiéndose el siguiente párrafo, propuesto por el delegado gubernamental inglés, Mr. Baker:

«b) Los conocimientos técnicos y la experiencia de navegación que son necesarias para el cumplimiento de sus funciones.»

El art. 20 es aprobado con una adición propuesta por Mr. Tom Moore, que dice: «Teniendo la plena confianza tanto de los armadores como de los marinos.»

Los artículos 21 y 22 son aprobados por unanimidad.

El art. 23 es también suprimido por unanimidad, por considerar que limitaba los derechos adquiridos por los trabajadores en bastantes países al impedir, como sucede en algunas naciones, la británica, por ejemplo, que a los miembros de los Sindicatos obreros se les confíen funciones públicas.

En la VIII sesión, de 16 de junio de 1926, leído el art. 24, fué aprobado con la modificación propuesta por el grupo patronal de reemplazar «al trabajo marítimo» por las palabras «en las cuales se efectúa el trabajo de los marinos».

El art. 25 es adoptado por unanimidad, después de ser retirada una enmienda del grupo patronal.

El art. 26 y último es también adoptado por unanimidad.

Al terminar sus trabajos esta Comisión fué muy felicitado el presidente de ella y de la Delegación española, señor conde de Altea, por el tacto e inteligencia con que presidió las sesiones, causa de que, a pesar de la posición casi irreducible en que aparecían los representantes patronales, se hayan terminado los trabajos de esta Comisión antes que los de ninguna otra.

El proyecto de Convención.

A continuación publicamos el proyecto de Convención de Inspección del trabajo de los marinos:

La Conferencia general de la Organización Internacional del Trabajo de la Sociedad de Naciones:

Considerando que entre los métodos y principios de particular y urgente importancia para el bienestar físico, moral e intelectual de los trabajadores, el Tratado de Versalles y los otros Tratados de paz han confiado a la Organización Internacional del Trabajo el deber de tratar con especial atención los problemas de la inspección de las condiciones del trabajo, a fin de asegurar la aplicación de las leyes y reglamentos para la protección de los trabajadores;

Considerando que la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó ya durante su quinta reunión (octubre de 1923) una «recomendación relativa a los principios generales para la organización de los servicios de inspección destinados a asegurar la aplicación de las leyes y reglamentos para la protección de los trabajadores»;

Que esta recomendación se inspira esencialmente en la experiencia adquirida en la inspección de los establecimientos industriales, y que sería particularmente difícil aplicarla o adaptarla al trabajo del marino, que, por su naturaleza y condiciones, difiere enteramente del trabajo del obrero de la fábrica;

Considerando que la inspección de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar adquirirá un mayor interés a medida que los Estados lleguen a desarrollar su legislación protectora de la gente de mar, y que la Conferencia adoptará nuevos Convenios, relativos a las condiciones de trabajo de los marinos;

Considerando por estas razones que, a fin de permitir que los miembros aprovechen la experiencia adquirida con objeto de crear o reorganizar su servicio de inspección de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar, hay interés en determinar los principios generales que se desprenden de la práctica como los más adecuados para asegurar la aplicación de las medidas de protección de la gente de mar,

Recomienda a cada miembro de la Organización Internacional del Trabajo que tome en consideración los principios siguientes:

I.—Objeto de la inspección.

1. La autoridad o autoridades encargadas en cada Estado miembro de la inspección de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar deben tener por tarea especial en esta materia asegurar la aplicación de todas las leyes y reglamentos relativos a estas condiciones y a la protección de la gente de mar en el ejercicio de su profesión.

2. Los trabajos accesorios de carácter social, diferentes según las preocupaciones, costumbres o tradiciones de los diversos países, podrán ser atribuidos, a título complementario y en la medida que fuera posible, a las autoridades del control, en razón de la experiencia adquirida por las mismas en su función esencial, siempre y cuando se cumplan las condiciones siguientes:

a) Que no puedan perjudicar en nada al cumplimiento de su misión esencial.

b) Que no puedan comprometer en nada la autoridad y la imparcialidad que necesitan los agentes de control en sus relaciones con los armadores y la gente de mar.

II.—Organización de la Inspección.

La Conferencia recomienda:

3. Que en todas partes donde esto fuese compatible con las prácticas administrativas, y a fin de asegurar la mayor uniformidad posible en la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a las condiciones en las cuales se efectúa el trabajo de la gente de mar, los diversos servicios o autoridades encargados de asegurar el control de estas leyes y reglamentos sean reunidos bajo una misma Administración central.

4. Que cuando las prácticas administrativas adoptadas en esta materia no permitan tal centralización del control, los diversos servicios o administraciones cuya actividad está total o parcialmente consagrada a la protección de la gente de mar sean puestos en condiciones de aprovechar sus recíprocas experiencias y regular sus métodos, según los principios comunes que parezcan más eficaces.

5. Que a este efecto, un estrecho enlace y una colaboración constante sean establecidos entre estos diversos servicios o Administraciones, en la medida compatible con las prácticas administrativas de cada país y según las modalidades que éste juzgue más oportunas (cambios de Memorias, informaciones, reuniones periódicas, etc.).

6. Que, además, se establezcan relaciones regulares entre los diversos servicios o Administraciones encargados del control de la reglamentación de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar y las autoridades encargadas de la inspección del trabajo industrial en las esferas que les son comunes.

III.—Informes de los servicios de inspección.

La Conferencia recomienda:

7. Que se redacte un informe anual, global, sobre los resultados del control de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar por la autoridad central o con la colaboración de las diferentes autoridades encargadas de este control.

8. Que dicho informe anual contenga una lista de las leyes y reglamentos nacionales referentes a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar y el control de la reglamentación del trabajo marítimo, así como todas las modificaciones puestas en vigor durante el año.

9. Que contenga igualmente cuadros estadísticos acompañados de todos aquellos comentarios útiles sobre la organización y actividad de la inspección, y especialmente tratando, en la medida compatible con la práctica administrativa nacional, de los puntos siguientes:

a) Número de navíos fletados sujetos a los diversos controles, clasificados según su tipo náutico (de propulsión mecánica y veleros), y cada categoría, dividida según su destino.

b) Número de marinos efectivamente embarcados a bordo de las diferentes clases de navíos.

c) El número de navíos a bordo de los cuales los agentes de control han intervenido e indicación del efectivo de su tripulación.

d) Número y naturaleza de las infracciones comprobadas por los agentes de control y de las sanciones impuestas.

e) Número, naturaleza y causa de los accidentes del trabajo marítimo.

f) Medidas tomadas para la aplicación de las disposiciones de los Convenios internacionales del trabajo relativas a las condiciones de trabajo de la gente de mar y la medida en que esas disposiciones son observadas, ya sea en forma de informe anual dirigido a la Oficina Internacional del Trabajo, con arreglo al art. 408 del Tratado de paz, ya en otra forma.

IV.—Poderes y funciones de los inspectores.

Poderes de vigilancia.

La Conferencia recomienda:

10. Que las autoridades del control, provistas de los documentos justificativos de su personalidad, tengan derecho, según la legislación nacional:

a) A visitar de improviso, a cualquier hora del día o de la noche, en aguas nacionales o extranjeras, y en los casos excepcionales establecidos por las leyes nacionales y mediante la autorización de la autoridad marítima, en el mar, todo navío que bata su pabellón nacional; bien entendido, además, que en la práctica el momento y las circunstancias de esta visita deberán ser fijados de forma que evite en lo posible el causar serias molestias a la explotación del barco.

b) A interrogar sin testigos al personal del navío, así como a cualesquiera otras personas cuyo testimonio pudiera parecer útil; a realizar cuantas encuestas se juzguen necesarias y a pedir se dé conocimiento de todos los papeles y documentos de a bordo cuyo contenido esté prescrito por las leyes o reglamentos que se refieren a la inspección.

c) Que las legislaciones nacionales contengan disposiciones estipulando que las autoridades del control estarán obligadas, sea por juramento, ya por cualquier otro método, conforme a las prácticas administrativas o a las costumbres de cada país, y bajo pena de sanciones penales o de medidas disciplinarias, a no revelar en modo alguno el secreto de los asuntos comerciales de que pudieran resultar enterados por el ejercicio de sus funciones.

Poderes de coacción.

La Conferencia recomienda:

12. Que las autoridades del control tengan derecho en casos graves, cuando la salud o la seguridad de la tripulación estén amenazadas, a impedir, mediante autorización auténtica de la autoridad marítima, la salida de un navío mientras las medidas necesarias para la observación de las disposiciones legales no hayan sido tomadas a bordo, bajo reserva de recurso ante la autoridad administrativa superior o ante la autoridad judicial, según la legislación de cada país.

13. Que la prohibición de salida de un barco se considere como medida de una gravedad excepcional, que no debe ser utilizada mas que como último recurso cuando los otros medios legales de que dispone la autoridad del control en cada país para hacer respetar la ley hayan sido empleados sin resultado.

14. Que las autoridades del control tengan la facultad de formular para esos casos particulares prescripciones destinadas a aplicar o interpretar las disposiciones de las leyes y reglamentos concernientes a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de

mar, a reserva del recurso ante la autoridad administrativa superior o ante la autoridad judicial, según la legislación de cada país.

15. Que la autoridad central esté facultada para disponer en casos particulares la derogación de ciertas disposiciones determinadas en las leyes o reglamentos sobre las condiciones en que se efectúe el trabajo de la gente de mar, si esta autoridad estima que las obligaciones previstas por la ley no han sido efectivamente cumplidas o que la aplicación de esas disposiciones no es necesaria en un caso concreto y que las medidas tomadas o preparadas en lo que se refiere al objeto principal de la obligación no son tan eficaces o más aun que la aplicación real de las disposiciones legales.

c) Derecho de requerir el control.

La Conferencia recomienda:

16. Que las legislaciones nacionales contengan disposiciones asegurando al capitán de navío el derecho de requerir el control en cuantos casos lo juzgue necesario.

17. Que las legislaciones nacionales contengan disposiciones que aseguren a los miembros de la tripulación el derecho a requerir el control en materia de higiene, seguridad del navío y a la reglamentación de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar en las condiciones fijadas por la legislación de cada país.

d) Colaboración de los armadores y la gente de mar.

La Conferencia recomienda:

18. Que en la medida compatible con las prácticas administrativas de cada país, y según las modalidades que parezcan más apropiadas, los armadores o la gente de mar deben ser llamados a colaborar en el control de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar.

La Conferencia llama especialmente la atención de los diversos países sobre los métodos de colaboración siguientes:

a) Es esencial que se conceda a la gente de mar toda clase de facilidades para señalar libremente a las autoridades del control, directamente o por medio de sus mandatarios debidamente autorizados, toda falta o infracción de la ley que se produzca en el navío a bordo del cual estén empleados; es esencial, además, que en la medida posible se proceda prontamente por la autoridad del control a una encuesta respecto a una queja de este género y que la queja sea considerada por dicha autoridad como absolutamente confidencial.

b) A fin de asegurar una completa cooperación de los armadores y la gente de mar y de sus organizaciones respectivas, y a fin de mejorar las condiciones que afectan a la salud y seguridad de la gente de mar, es de desear que las autoridades del control consulten de tiem-

po en tiempo a los representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar sobre las mejores disposiciones que podrían tomarse a tal efecto.

Es de desear igualmente que se creen Comisiones mixtas, compuestas de armadores y marinos, que dispongan de medios para cooperar con los diferentes servicios del control a la aplicación de las leyes y reglamentos concernientes a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar.

c) Garantías que se deben exigir de los agentes del control.

La Conferencia recomienda:

19. Que los agentes del control sean elegidos de forma que puedan inspirar plena confianza, tanto a los armadores como a la gente de mar, y, a tal fin, que se exija de ellos:

a) Cualidades morales que garanticen una absoluta imparcialidad en el ejercicio de sus funciones.

b) Los conocimientos técnicos que son necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Es de desear que los servicios de inspección estén formados por personas que hayan practicado el servicio a bordo y que estas personas sean nombradas a título permanente o temporal, según la libre decisión de las autoridades administrativas.

20. Que cuando sea necesario sean asistidos en sus funciones por expertos competentes que gocen de plena confianza, tanto por parte de los armadores como de la gente de mar.

21. Que los agentes del control tengan calidad de funcionarios públicos y estén dotados de un estatuto orgánico que los haga independientes de los cambios de Gobierno.

22. Que les sea prohibido poseer interés alguno en las Empresas que se hallen bajo su control.

f) Intervenciones diversas.

La Conferencia recomienda:

23. Que los agentes del control que, por la naturaleza misma de sus funciones, se hallen especialmente en situación para observar los resultados prácticos de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar y a participar, además, en la forma más eficaz posible, a prevenir los accidentes.

24. Que sean también llamados, en la medida compatible con las prácticas administrativas de cada país, a participar en las encuestas sobre naufragios y accidentes a bordo y que tengan derecho eventualmente a presentar informes sobre los resultados de sus encuestas.

25. Que en la medida compatible con los métodos administrativos de cada país sean llamados a colaborar en la preparación documentaria de los textos legislativos y reglamentarios relativos a la protección de la gente de mar.

Los marinos mercantes

En Santander se ha constituido recientemente la Asociación de la Marina mercante española,

integrada por capitanes y pilotos.

Ha sido elegido presidente D. Víctor Colina.

Deseamos a la nueva institución toda clase de prosperidades y éxitos.

■ ■



LAS OSTRAS



De todos los moluscos comestibles, son las ostras las más estimadas y, por tanto, las más solicitadas en los mercados, encontrándose en casi todos los mares de aguas templadas, en los que forman bancos naturales a muy poca profundidad, algunos de varios kilómetros de extensión, con millares de ostras, en cuya captura encuentran ocupación miles de individuos.

Las mejores ostras son hoy, por su gran demanda en el mercado, las inglesas, las belgas y las francesas de Marennes, Ostende y Arcachon, respectivamente.

El consumo realmente extraordinario que se hace de la ostra, tanto en Europa como en América, hace que su valor alcance hoy a varios millones de pesetas.

En épocas antiguas la ostra fué muy abundante en toda Europa; pero la pesca intensiva de este molusco, sin sujetarse a reglas ni a vedas, ha dado origen a la desaparición de la mayoría de los bancos, que antes eran tan abundantes.

Hoy se ha reglamentado en todos los países la captura de las ostras, se le han puesto vedas durante la época del desove y son, además, muchas las personas que se dedican a la reproducción de las mismas en parques y ostreros a propósito, como asimismo a la cría y engorde, porque las ostras se tienen en gran aprecio, y como su consumo aumenta de día en día, esto estimula a las personas para explotarlo, procurando al propio tiempo aumentar su producción, sin que se pueda temer su agotamiento.

La ostra se alimenta de seres de tamaño ínfimo, y cuando salen las larvas buscan el lugar más a propósito para fijarse y crecer; pero la fijación de dichas larvas requiere una temperatura muy benigna, y de no haberla se dejan ir con la corriente hasta encontrar un lugar a propósito, y mientras tanto otros animales las devoran en cantidades extraordinarias.

Más que a la creación de bancos de ostras se dedican hoy la mayoría de las naciones de Europa que tienen costa a la cría y engorde de las mismas, porque da mucho mejor resultado sin tanto trabajo, puesto que para crear bancos ostrícolas hace falta trabajar mucho, poniendo los reproductores precisos frente a la zona que se desea repoblar en la época oportuna y con la temperatura conveniente, que para la fijación de las larvas no debe ser menor de 20°, y frente a los

colectores, por cierto muy variados, como piedras, palos, conchas, tejas y otros, se mantienen los reproductores, a fin de retener las larvas, trasladando después de unos seis meses las ostras pequeñas a los parques, en donde generalmente se engordan durante unos tres años para venderlas luego.

Como son tantos los enemigos de las ostras, hay que tener gran cuidado de limpiar constantemente los fondos, empleando para ello distintos procedimientos usados con éxito en el extranjero; entre ellos da un excelente resultado una especie de rastro hecho con pedazos de redes usadas y de malla muy tupida, porque recoge todo cuanto hay en el fondo y, escogiendo las ostras y piedras, tejas y palos que las contengan, se devuelven al mar, separando, en cambio, todo aquello que pueda perjudicarles, principalmente la estrella de mar y varios moluscos.

En el extranjero, la cría de las ostras requiere grandes cuidados, porque hacen falta sitios apropiados para ello, en los que se depositan tejas revestidas de cemento, y entre ellas se colocan, por ejemplo, en el mes de mayo las ostras madres, recogiendo en octubre las tejas, a las que se hallan adheridas las ostras jóvenes, que se trasladan a cajas grandes de madera, con piso y tapa de tela metálica, los cuales se sumergen en el agua, en donde no se queden nunca en seco, limpiándolos con mucha frecuencia, y a los dos o tres años ya se sacan de los cajones para los parques, en cuyos fondos se depositan.

La pesca de este molusco en bancos naturales es muy sencilla, porque se reduce a cogerlos con garfios, rastros, rastrillos de varias clases y hasta en algunos sitios se capturan con redes de arrastre, en cuyos copos entran piedras, palos, tejas y otras cosas con las ostras adheridas, que se despegan luego a bordo de las embarcaciones.

En España, tal vez por el mucho trabajo que da, nadie se dedica a la reproducción y si tan sólo a la cría y engorde en parques artificiales, trayendo las ostras aun pequeñas del extranjero, principalmente de Francia, y colocándolas en dichos parques, las dejan crecer y a los tres años, próximamente, las dan al mercado. Esto, como es natural, produce muy poco; pero se conforman con ello, habiendo desaparecido casi todos los bancos naturales que tuvimos antiguamente, tal vez por los abusos que con ellos se han cometido, y

sólo quedan algunos de poca importancia. En cambio, tenemos varios parques artificiales que producen bastante, entre ellos, y como principales, los de la provincia de Santander, explotados por la Compañía ostrícola que lleva su nombre y que radican casi todos en la ría de Santoña.

Es una verdadera lástima que no se explote mejor la industria ostrícola en nuestro país, teniendo tan buenas aguas para ello, con unos sitios magníficos, unas bahías muy abrigadas y unos fondos tan a propósito.

Además tenemos muy cerca a nuestra vecina Francia, que explota admirablemente esta industria en sus puertos de Auray y Arcachon, de los cuales se pueden obtener todas las ostras madres que se deseen y todos los datos necesarios para poder trabajar en nuestras costas en inmejorables condiciones; pero lo que hace falta, lo mismo para las ostras que para todo cuanto se pueda extraer del mar, es buena voluntad para hacer lo que nos enseñan otros, que acaso se hallen en peores condiciones que nos hallamos nosotros.

Madrid y agosto de 1926.

BENIGNO RODRÍGUEZ.



El III Congreso Internacional de Salvamentos

Cuando este número salga a luz habrá principiado ya el III Congreso Internacional de Salvamento y de primeros socorros en caso de accidente, que se verificará en Amsterdam, bajo la presidencia del Príncipe Enrique de Holanda. En él se tratará de los salvamentos en las costas, en las minas, en las montañas, en los caminos de hierro, en los incendios, etc., etc.

Los trabajos del Congreso se han dividido en 11 secciones, tituladas: de Primeros socorros médicos en caso de accidentes, Salvamento y primeros socorros en las ciudades y en el campo; en los servicios de comunicaciones terrestres, en el mar, al lado de las costas, en los lagos y ríos, en las comunicaciones aéreas, en las minas e industrias similares, en los servicios de incendios, en las montañas, en los deportes.

La sección quinta, que es la dedicada especialmente a las cuestiones marítimas, comprende el salvamento en los trasportes marítimos, equipos de embarcaciones con los aparatos necesarios para el salvamento y para la administración de so-

corros, accidentes a bordo de los buques, deberes de los médicos de a bordo, organización del servicio de salvamento, servicio de señales, organización de salvamento y de los primeros auxilios en los lagos, aguas continentales, a lo largo de las costas y en los buques dedicados a la navegación fluvial o costera, colisiones de buques, incendios a bordo de los mismos, servicios de salvamento en caso de inundaciones, organización de salvamento y de primeros socorros en los baños de mar, enseñanza que debe procurarse a los asociados en clubs de natación, regatas y marítimos, y métodos para salvar a las personas que vayan a ahogarse.

España estará representada en este Congreso por el Capitán de corbeta D. Alfredo Saralegui, nuestro querido amigo.



Los terrenos de las zonas marítimo-terrestres

La Real orden del ministerio de Fomento relativa a la concesión de terrenos de las zonas marítimo-terrestres dispone que los ingenieros jefes de Obras públicas de las provincias marítimas, al informar acerca de las peticiones de concesión de terrenos en las mismas, estudien e informen detalladamente la necesidad o conveniencia pública de ceder en beneficio de los peticionarios lo que la ley reconoce como derecho de todos, y muy especialmente en los casos en que la petición de concesión de terrenos se haga con destino a uso particular.

Nos parece muy acertada esta resolución. Conviene, en efecto, obtener de estos terrenos la mejor utilidad y el mayor beneficio social. Precisamente los Pósitos de pescadores están realizando gestiones actualmente en muchos puertos para construir sus edificios sociales, sus escuelas y las Casas del marino y del pescador, y aunque encuentran facilidades, se tropiezan a veces con inconvenientes y dificultades que crean los particulares al pretender la instalación de industrias que no son en muchos casos de utilidad general, sino exclusivamente privada.

Para facilitar el desarrollo de estas instituciones, que tanto laboran en beneficio del país, se debería dictar una disposición concediendo carácter preferente a las solicitudes que se presentaran para construir centros de cultura y casas destinadas a la obra social de los Pósitos.

Los Pósitos y el Sr. Saralegui

Publicamos a continuación la fotografía de la lápida que ha de colocarse en la casa en que nació en el Ferrol D. Alfredo Saralegui, que ha sido costeada por todos los Pósitos de pescadores marítimos y marítimo-terrestres de España.



Una estadística marítima interesante

Ampliando lo dicho en el número anterior, en relación con el Registro marítimo publicado para el año 1926-27 por el Lloyd Register of Shipping, diremos que de su estudio se deducen las siguientes importantes conclusiones:

El tonelaje de vela continúa su decrecimiento, que puede calcularse en 1.868.000 toneladas desde el año 1914. Los veleros no constituyen en la actualidad mas que un 3 por 100 del tonelaje total. Los países en los cuales se distribuye principalmente ese tonelaje son los Estados Unidos, 1.058.000 toneladas; Francia, 166.000; Inglaterra,

136.000; Canadá, 107.000, e Italia, 90.000. Vemos, pues, que los Estados Unidos poseen próximamente la mitad del mencionado tonelaje.

Del examen del expresado Registro resulta comprobado que el tonelaje medio de los buques continúa en aumento a partir de la *avant-guerre*, existiendo más de 5.800 vapores de más de 4.000 toneladas, más de 40 de más de 20.000 y 367 de más de 10.000. El año 1914 existían tan sólo 3.608 buques de vapor de más de 4.000 toneladas.

Se ve también que el empleo de turbinas de vapor y de motores Diesel continúa su marcha ascendente. Actualmente se cuentan 1.366 vapores, de unas 9.137.670 toneladas, provistos de turbinas, y 2.443, de unas 3.493.384 toneladas, provistos de motores Diesel, números que el año 1914 eran de 730.000 y 220.000, respectivamente.

Los vapores provistos de máquinas alternativas han disminuído en 525.000 toneladas, mientras que en el mismo período han aumentado en 779.000 con motor y 37.000 con turbinas.

Cuarenta buques, de un tonelaje de 120.000 toneladas, se hallan provistos de motores eléctricos, y otros 30, de un total de 473.000 toneladas, están provistos de una combinación de turbinas y máquinas a vapor.

En lo que concierne a la clase de combustible, 3.566 vapores, de un total de 18.243.540 toneladas, emplean el combustible líquido, y la proporción de buques que utilizan únicamente el carbón ha disminuído en doce años de cerca de 89 a unos 63 por 100.

Alcanzan un total de 5.660.000 las toneladas de la flota de buques cisternas, de los que 1.006, con un total de 5.598.000 toneladas, son mayores de 1.000 toneladas.

Entre los vapores de arrastre y otra clase de embarcaciones de pesca de más de 100 toneladas, constituyen un total de 810.000 toneladas.

Existen, además, 360.000 toneladas de remolcadores o embarcaciones de salvamento y 695.000 toneladas de dragas, grúas flotantes y otras embarcaciones de río y puerto. A pesar de que quizá no se construya ninguna embarcación de ruedas, existen aún 393.000 toneladas de esa clase de propulsión.

Respecto a la edad de los buques, 3.332 de ellos, que representan el 16,6 por 100 del tonelaje mundial, tienen más de cinco años de existencia, y 7.247, que representan el 14 por 100 de aquel tonelaje, tienen más de veinticinco años. De 864 buques de más de 8.000 toneladas, 264 han sido construídos en los cinco últimos años.

Respecto al desguace de barcos, en el año 1925

ha alcanzado la cifra de 653.000 toneladas; lo que indica una disminución, con respecto a los precedentes años, de 1.174.000 toneladas en 1924, 963.000 en el 23, 315.000 en el 22, 77.000 en el 21 y casi nada del 15 al 20.

Respecto a los siniestros marítimos, la estadís-

tica del Lloyd expresa que durante el cuarto trimestre del último año se han perdido o inutilizado a consecuencia de siniestros marítimos 122 buques, con un total de 122.930 toneladas, de las que 86 son buques de vapor o motor y 36 veleros, de un tonelaje total de 25.212 toneladas.

★ ★ EL PESCADOR ★ ★

Francisco Siván, pescador de Port Azur, no tenía mas que una pasión: el mar. Al revés que otros jóvenes de su edad, no frecuentaba bañes, ni cafés, ni se le había visto nunca piropear a una muchacha.

Delante de las mujeres se ponía súbitamente colorado, y sus grandes ojos tornábanse feroces.

Era guapo; su tez, aunque curtida, agradable, y su capote de lona azul moldeaba un torso amplio y bien formado.

En todo tiempo Francisco Silván no amaba mas que una cosa: el mar.

Una rápida aventura sentimental, en lugar de distraerle de su pasión por todo lo que se refería a su duro oficio de pescador, le había alejado todavía más de la mujer.

Un verano había conducido en su barca *Juana María* a una bonita muchacha, que no tardó en olvidar los encantos de los alrededores de Port Azur para no pensar mas que en los bíceps del guapo pescador.

Turbado por la vecindad de esta mujer perfumada como ramo de rosas, Francisco Siván, una tarde, delante del golfo en que morían los últimos rayos del Sol, había abandonado sus remos y dejándose deslizar en los brazos de la tentadora. Salíó de esta prueba completamente descorazonado y resuelto a no aceptar jamás amores fáciles.

Por otra parte, en busca, sin duda, de sensaciones pasajeras más que de verdadero amor la desconocida no tardó en abandonar el pueblecito provenzal bañado de agua azul y coronado de olivos.

Francisco Siván volvió a las faenas del mar con un entusiasmo que doblaba su desilusión y con todas las fuerzas de su alma. El mar, que con su canción había mecido sus sueños de niño, no le había decepcionado jamás. La vista de las olas, tranquilas o inquietas, tenía para él, poeta sin saberlo, un espectáculo siempre nuevo y encantador, del que nunca se cansaba.

Del mar amaba el joven pescador lo mismo sus

cóleras repentinas, con sus olas festoneadas de blanca espuma, que sus caricias amorosas y sus transparencias sin igual en el fondo de las bahías solitarias: lo amaba con sus travesuras reposadas y sus horizontes vaporosos, por donde se deslizaban al crepúsculo, como en un sueño, velas lentas, parecidas a cigüeñas hermosos y tristes. Y nunca fué más tranquilamente feliz que estando en adoración ante esta masa líquida uniformemente azul...

Lo amaba por la mañana, con sus tintes de carne, su frío brillo de cristal, bajo las muselinas de las brumas, y por la tarde, cuando refleja nuestros rostros. Y su mirada no podía separarse de él cuando, en las tardes frías de noviembre, la brisa lo rizaba todo como una inmensa vela de seda.

Una tarde que el mistral soplabá como en borrasca, Francisco, a pesar de los prudentes consejos de los viejos pescadores, salió para la pesca.

Durante toda la noche bramó la tempestad. Las olas saltaban hasta los caminos e inundaban los jardines de las casas bajas. Solamente a la mañana el mar pareció calmarse. En la playa, arrojados por él, veíanse innumerables objetos.

Francisco no había vuelto. Pasaron los días..., y nada; creyóse que había perecido, y el viejo cura dijo una misa por el reposo de su alma.

Ya hacía tiempo que había sido olvidado el joven pescador, cuando una tarde de mayo, justamente al ponerse el Sol, las remendadoras de redes vieron a la altura de la linterna, que ya ponía sobre el agua su tinte de rubí, una extraña barca blanca, que avanzaba lentamente sin remos ni velas.

Dentro se encontró el esqueleto de Francisco Siván. El mar, reconocido, lo llevaba a su puerto.

PIERRE BONEL.

**ESTE NUMERO HA SIDO CENSURADO POR
LA AUTORIDAD GUBERNATIVA**

Compañía Trasmediterránea

Domicilio social: VÍA LAYETANA, 2. — BARCELONA

Representación: PLAZA DE LAS CORTES, 6. — MADRID

SERVICIOS DE CORREOS

LINEAS DEL NORTE DE AFRICA

De Málaga para Melilla y viceversa, diario.—De Algeciras para Ceuta y viceversa, diario.—De Algeciras para Tánger y viceversa, diario.—De Cádiz para Tánger-Ceuta y viceversa, semanal.—De Cádiz para Tánger y viceversa, semanal.—De Cádiz para Larache, los días 1, 5, 10, 15, 20 y 25 de cada mes.—De Larache para Cádiz, los días 2, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes.

LINEAS DE CANARIAS

De Cádiz, todos los domingos a las quince horas.—De Barcelona (servicio rápido quincenal), el jueves, cada dos semanas.—De Barcelona (servicio quincenal con escalas en los principales puertos del Mediterráneo y Norte de África), el miércoles, cada dos semanas.

LINEAS DE BALEARES

Comunicaciones directas, regulares y rápidas desde Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante para todos los puertos de Baleares y viceversa.—Servicio mensual entre Marsella-Palma de Mallorca-Argel y viceversa.

SERVICIOS COMERCIALES

Línea regular semanal con salidas los jueves de Barcelona para los puertos españoles del Mediterráneo, Norte de África, españoles del Atlántico y Cantábrico hasta Bilbao y viceversa.—Líneas regulares entre Barcelona-Valencia, Barcelona-Alicante-Orán y Barcelona-Castellón-Gandía y viceversa en los tres servicios.—Líneas regulares de carácter semanal entre España e Inglaterra y viceversa.

Para más detalles, dirigirse a las oficinas de la Compañía o de sus consignatarios en cualquiera de los puertos de España, Baleares, Norte de África, Canarias e Inglaterra.

Corcho Hijos

Construcción y reparación de buques,
máquinas y calderas de vapor

Soldadura eléctrica y autógena

DIQUE SECO

432' x 57' x 23'7"

(Propiedad de la Junta de

Obras del Puerto y situado al

lado de nuestros talleres)

Instalación de aire comprimido

Fundiciones de hierro y metales

Telegramas: CORCHO

Santander

Sigurd E. Waldal

CASA ESPECIALIZADA

EN RABA. SIEMPRE DIS-

PONGO DE EXISTENCIAS

NO DEJE DE CONSULTAR

TARME PRECIOS

ARENAL, 2

TELEFONO 9665

BILBAO

COMPANIA NAVIERA FIERROS (S.A.)

OVIEDO

Vapores

Juan Manuel Urquijo 3.200 toneladas

Alfonso Fierro 2.500

Valentín Fierro 600

EFFECTOS NAVALES

IMPORTACIÓN DIRECTA DE ACEITES
MINERALES Y VEGETALES

Guezuraga y Anasagasti

CABLES DE ACERO PARA LA MARINA,
MINAS Y GRÚAS

DESIERTO-ERANDIO Teléfono 8.008

BILBAO

**LORENZO GÓMEZ
CORTAZAR**
AGENTE

Comercial: Bacalao / Raba / Café, etc.

ASEGURADOR: Incendios / Marítimos
Accidentes / Vida

Teléfono 10.434 **BILBAO**
Cable: CORTAGENTE Villarias, 10

SOLUCIONES QUIGLEY TRIPLE - A ANTICORROSIVAS

RESISTENTES A LA ACCIÓN DEL AGUA DULCE O
SALADA, DE LOS ÁCIDOS Y DE LOS ÁLCALIS Y A
LA TEMPERATURA DE 300° C.

Fabricantes:

Quigley Furnace Specialties, C.° Inc. — New York

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Y PORTUGAL

HIJO DE EMILIO BRUGUERA

RIERETA, 28. — BARCELONA

LUBRICANTES ALBANY

Aceites ALBANY para máquinas, automóviles,
motores de explosión y especiales

JUAN MUÑOZ

Paseo del General Macías Muro, X

MELILLA

Sociedad Anónima "Balenciaga"

ZUMAYA

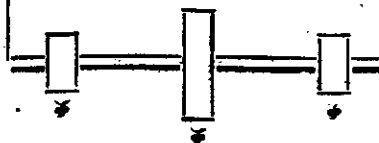
Construcción y reparación
de maquinaria.

Fundiciones de hierro
y bronce.

Máquinas marinas de vapor.

Calderas y accesorios.

Vapores de pesca.



GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES NAVALES
Instalados con elementos modernos

CARMELO UNANUE

Sucesor de ASTILLEROS ERASO, S. A.

en la sucursal de Zumaya (jefe de la antecesora
Sociedad durante dieciocho años).

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN DE VAPORES PESQUEROS
Y TODOS SUS ACCESORIOS

INSTALACIONES DE AIRE COMPRIMIDO
Y SOLDADURA AUTOGENA Y ELECTRICA

HIJOS DE M. CONDEMINAS

CASA FUNDADA EN 1864

Agentes de las siguientes Compañías:

«Lloyd Sabaud», «Companhia de navegacao Lloyd Brasileiro», «Dollar Steamship Line», «Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab», «Det Bergenske Dampskibsselskab», «Hollan West-Afrika Lijn», «Holland-Oost-Afrika Lijn», «Holland-Zuid-Afrika Lijn», «Navigazione Libera Triestina, S. A.», «J. Lauritzen», «H. Hendriksen», «Goldsden Cross», «Société Maritime & Commerciale de France», «Lloyd del Pacifico», «Societa Ligure di Navigazione a Vapore», «Soc. Anon. di Navig. Garibaldi», «Société navale Nord Africaine», «Ardita», «Navigazione orientale italiana».

Casa central: Rambla de Santa Mónica, 29 y 31. — Teléfonos 4199 A y 251 A

Telegramas: CONDEMINAS o SABAUDO

BARCELONA

Representante en Madrid: CALLE DE CHURRUCA, 4, primero.

Francisco Freixas

Armador de vapores — Pesqueros de altura

FREIXAS H.^{nos}

CONSIGNATARIOS

Paseo Bajo Muralla, 13. — Teléfono 18-19 A

Telegramas: Freixas Muralla

BARCELONA

GARAY Y C.^a L.^{DA}

CARBONES NACIONALES Y EXTRANJEROS

Dirección telegráfica y telefónica: ZABALARI

Apartado núm. 281 — Teléfono núm. 2.603

BILBAO

El "JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE,"

Es la ÚNICA revista marítima de lengua francesa en el mundo.

ES INDISPENSABLE para todos los armadores,

los corredores de buques.

los consignatarios.

los constructores.

los importadores.

los exportadores.

que entendiendo francés quieren seguir las noticias de la marina mercante del mundo.

El precio de suscripción anual es de 90 francos.

"JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE,"

190 Boulevard Haussmann 190, 7, PARIS (8.^o)

ROBERTO BARRUSO

BILBAO :: BERMEIO :: SANTANDER

EFFECTOS PARA LA PESCA, REDES E HILOS

- MOTORES MARINOS DE 4 A 40 HP. -

Henao, núm. 30.-Teléfono núm. 1596

BILBAO

Telefonemas y Telegramas: PAPIMAR

Apartado núm. 137

Vicente Papí Martínez
Consignatario de buque

Fletamentos - Tránsitos - Consignaciones - Comisiones

Embarques - Despachos de aduana

Plaza Isabel II, 14 -- Teléfono n.º 14

ALICANTE

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: MUGUMENDI

Muguruza y Mendibelzua

AGENTES DE ADUANAS

COMISIONES Y CONSIGNACIONES

Ibáñez de Bilbao, 12

Teléfono núm. 857

BILBAO

COMPañÍA TRASATLANTICA

SERVICIOS DIRECTOS

LINEA A CUBA-MEJICO

Servicio mensual saliendo de Bilbao el día 16, de Santander el 19, de Gijón el 20, de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña, Gijón y Santander.

LINEA A PUERTO RICO, CUBA, VENEZUELA-COLOMBIA Y PACIFICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 10, de Valencia el 11, de Málaga el 13 y de Cádiz el 15, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Sabanilla, Colón, y por el canal de Panamá, para Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

LINEA A FILIPINAS Y PUERTOS DE CHINA Y JAPON

Siete expediciones al año, saliendo los buques de Coruña para Vigo, Lisboa, Cádiz, Cantagena, Valencia, Barcelona, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapoore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobe y Yokohama.

LINEA A LA ARGENTINA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 4, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. Coincidiendo con la salida de dicho vapor, llega a Cádiz otro que sale de Bilbao y Santander el día último de cada mes, de Coruña el día 1, de Villagarcía el 2 y de Vigo el 3, con pasaje y carga para la Argentina.

LINEA A NEW-YORK, CUBA Y MEJICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 25, de Valencia el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 para New-York, Habana y Veracruz.

LINEA A FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 15 para Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Poo. Este servicio tiene enlace en Cádiz con otro vapor de la Compañía que admite carga y pasaje de los puertos del Norte y Noroeste de España para todos los de escala de esta línea.

SERVICIOS COMBINADOS

Esta Compañía tiene establecida una red de servicios combinados para los principales puertos, servidos por líneas regulares.



IBARRA Y COMPAÑÍA, S. en C.

SEVILLA

Lineas regulares de cabotaje

Servicio rápido semanal desde Bilbao a Barcelona y regreso, con escala en Santander, Málaga, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona, a la ida; y las de Valencia, Alicante, Málaga, Sevilla, Vigo, Villagarcía, La Coruña, Musel, Santander y Bilbao, al regreso.

Servicio regular ordinario semanal desde Pasajes con escalas intermedias hasta Marsella y regreso.

Servicio regular rápido desde Pasajes a Barcelona y regreso. Estos buques admiten también mercancías con conocimiento directo para Rangoon, Colombo, Port-Saïd-Bombay, Karachee, Madras y Calcuta; con trasbordo en Marsella, a *forfait*, sumamente reducido y en combinación con la importante Compañía inglesa «BIBBY LINE».

Lineas trasatlánticas entre puertos de España, Italia, Francia y Estados Unidos de América

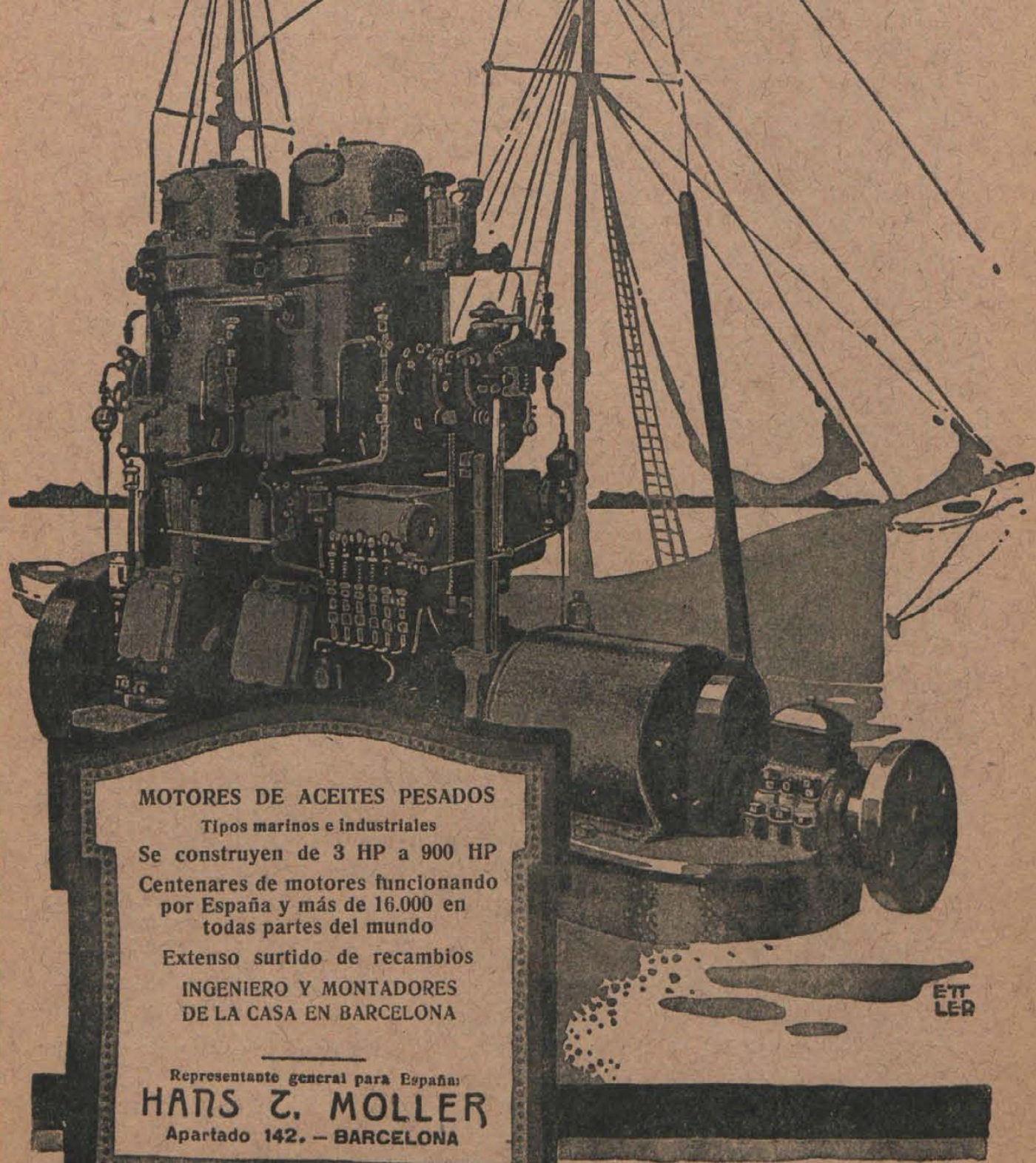
Servicio regular quincenal entre Génova, Liborno, Marsella, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Málaga, New-York y viceversa; admitiendo también mercancías procedentes de y para otros puertos de la Península y Marruecos español.

Estos vapores, que mensualmente hacen también escala en Filadelfia, tienen señaladas sus salidas fijas de cada puerto, correspondiendo a New-York los días 15 y 30 de cada mes.

Servicio regular entre Sevilla y New-York cada veinticinco días, con escala en Filadelfia (discrecional) y regresando directamente a Lisboa, Bilbao, Santander, Gijón y Sevilla. También admiten mercancías de y para otros puertos de la Península.

En ambos servicios y por combinación que tenemos con la «ERIE RAIL ROAD COMPANY» se admiten expediciones de mercancías con conocimientos directos para puntos del interior de los EE. UU. de América y Canadá, de la misma manera que admitimos mercancías, también a fletes corridos, para puertos de la Isla de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, puertos del golfo de Méjico y otros del Pacífico, como Los Angeles Harbor.—San Francisco.—Portland, Ore.—Oakland, Cal.—Seattle, Wash.—Tacoma, Wash.

BOLINDER'S



MOTORES DE ACEITES PESADOS

Tipos marinos e industriales

Se construyen de 3 HP a 900 HP

Centenares de motores funcionando
por España y más de 16.000 en
todas partes del mundo

Extenso surtido de recambios

INGENIERO Y MONTADORES
DE LA CASA EN BARCELONA

Representante general para España:

HANS Z. MOLLER

Apartado 142. — BARCELONA

ETT
LER