

E S P A Ñ A M A R Í T I M A

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

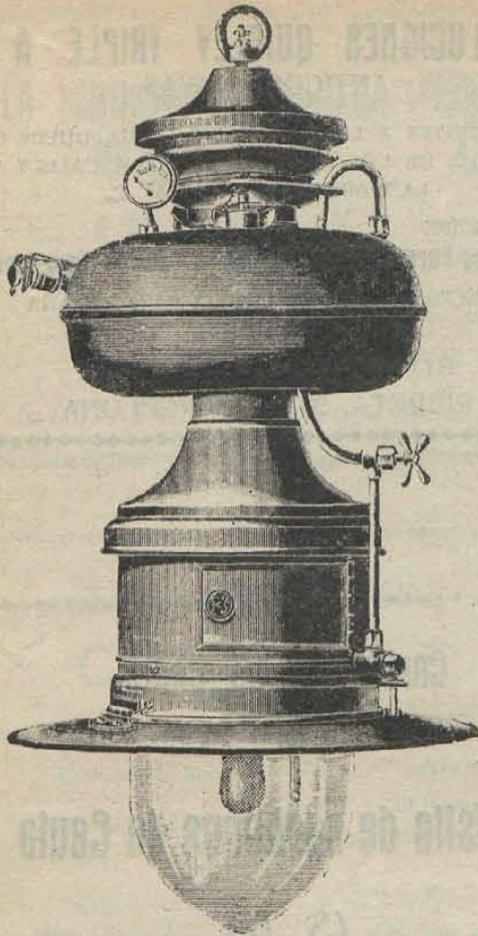
S U M A R I O

IMPRESIONES DE UN VIAJE POR EUROPA. LAS CASAS DEL MARINO IBEROAMERICANAS, por Alfredo Saralegui.—LOS PESCADORES Y EL SEGURO DE ENFERMEDAD, por Rodolfo Viñas.—EXAMENES EN VILLAGARCIA.—LAS TEMPESTADES EN EL MEDITERRANEO, por Domingo Caravaca.—GALERNA, por Luis G. Barrosa, Capitán de la Marina mercante.—LAS PERLAS, por Benigno Rodríguez.—LOS BARCOS ROTOR, por Jaime Font Mas.—PARA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION.—SOCIEDAD DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.—LA REFUNDICION DEL REGIMEN DE PENSIONES A LOS MARINOS.—ACTIVIDADES DE LA CAJA CENTRAL DE CREDITO MARITIMO.—IX CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO DE GINEBRA. LA REGLAMENTACION DE LAS HORAS DE TRABAJO A BORDO.—LA PESCA DE LA MAJUBA EN EL CANTABRICO.—LA SITUACION DE LA MARINA MERCANTE.—EL SEGURO DE LOS OBREROS DEL MAR.—INFORMACIONES DEL EXTRANJERO. PAGINAS HUMORISTICAS.—DE HISPANOAMERICA. LA EXPLOTACION CIENTIFICA DE LA OSTRA EN CHILE.—REALES ORDENES DE PESCA. 15 A 30 DE SEPTIEMBRE DE 1926.—VACANTES DE PRACTICOS DE NUMERO.—MANIOBRAS DE LAS MAQUINAS DE LOS BUQUES DESDE EL PUENTE.—LA SALUD MORAL Y FISICA DE LOS MARINOS.—UN ACTO SIMPATICO.

Año I.—Número 10
30 de Octubre 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 -
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 -
SEVILLA	D. Bernabé Alesanco Gómez -
SANLUCAR	D. José Sánchez Castellano - San Juan, 18
HUELVA	D. Francisco de Mora - Rascón, 12
VIGO	D. Modesto Novelle -
LA CORUÑA	D. Francisco Vázquez Conlledo -
AVILES	D. José Panizo -
GIJON.	D. Emilio Doce Carro -
SANTANDER.	D. Robustiano Dapena -
BILBAO.	D. Roberto Barruso - Larreategui, 37, 3.º
SAN SEBASTIAN.	D. Juan Landin - Prim, 53



“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.

Sigurd E. Waldal

CASA ESPECIALIZADA
EN RABA. SIEMPRE DIS-
PONGO DE EXISTENCIAS
NO DEJE DE CONSUL-
TARME PRECIOS

ARENAL, 2 TELÉFONO 9665
BILBAO

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

INDATOS - Depósito flotante de carbones.

Dirección telegráfica: INDATOS

SANTANDER

FABRICA DE CORCHO

Machos, redes y artes

FELIX LOPEZ NICOLAS

San Juan, 14

Baracaldo (Bilbao)

Francisco Freixas

Armador de vapores -- Pesqueros de altura

FREIXAS H.^{nos}

CONSIGNATARIOS

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

Telegramas: Freixas Muralla

BARCELONA

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.º Inc. — New-York

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Y PORTUGAL

HIJO DE EMILIO BRUGUERA
RIERETA, 28. — BARCELONA

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

Fabricación de



Pinturas y Barnices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 1039

BILBAO

APARTADO 291

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,"**

LORENZO GÓMEZ
CORTAZAR
AGENTE

Comercial: Bacalao / Raba / Cafés, etc.
ASEGURADOR: Incendios / Marítimos
 Accidentes / Vida

Teléfono 10.434
 Cables: CORTAGENTE

BILBAO
 Villarias, 10

Teléfono núm. 734.-Dirección telegráfica: GONQUICIA
GONZALEZ Y OLABARRI

Gran Vía, 35 - BILBAO - Apartado 190.

Aceites y grasas lubricantes «THE SUNDR»

Especialidad en aceites para automóviles. Efectos navales. Pinturas y patentes. Cotones. Correas de cuero y balata, etc. - Creosota para lavado de minerales, naftas, etc.

DEPÓSITO DE CABOS DE ALGODÓN PARA LIMPIEZA

ORGANIZACION DE OFICINAS

Máquinas de escribir
MERCEDES

Máquinas de sumar
CORONA

Máquinas de calcular
MERCEDES

Máquinas de contabilidad
ELLIS

Muebles de acero y de madera

CASA ROSALES
LUCHANA, 1 - Teléfono 1449 - BILBAO

Gínel y Alvarez

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

Melilla

LANDA HERMANOS Y ECHANIZ

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

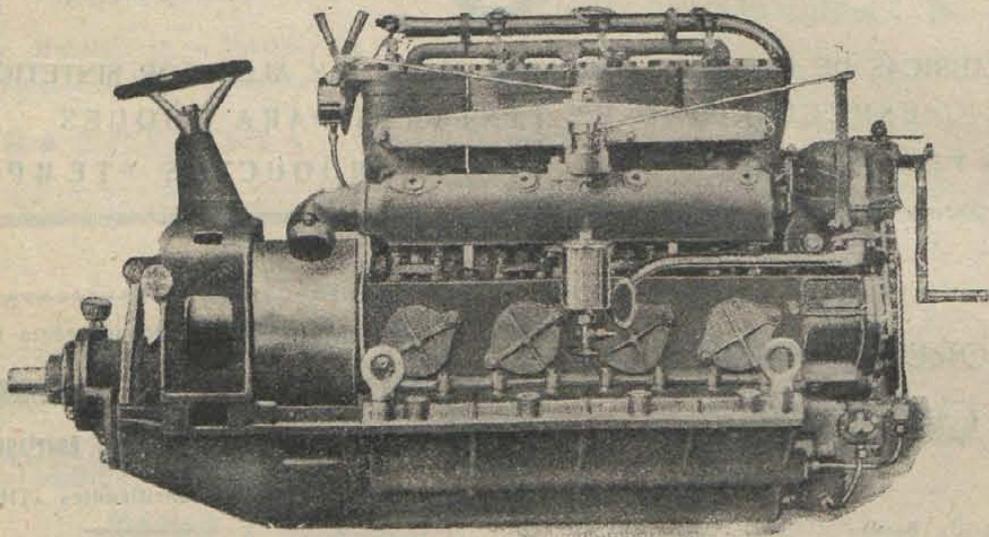
Fábrica de Lonas, Toldos,
 Velamen y Banderas, Toi-
 dos de alquiler . . .

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

Sociedad Anónima "Balenciaga"

ZUMAYA

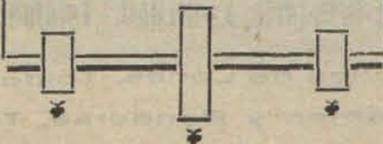
Construcción y reparación
de maquinaria.

Fundiciones de hierro
y bronce.

Máquinas marinas de vapor.

Calderas y accesorios.

Vapores de pesca.



JIMÉNEZ EGUIZABAL Y COMPAÑÍA

CARBONES INGLESES Y NACIONALES

BREAS. IMPORTADORES DE RABA

Gran Vía, 1

Teléfono 2684

BILBAO

TALLER DE VELAMEN PARA NAVEGACIÓN Y PESCA

TOLDOS PARA FACHADAS / ENCERADOS PARA
VAGÓN Y MUELLE / SALVAVIDAS

SECCIÓN ESPECIAL PARA LA CONFECCIÓN DE
TODA CLASE DE BANDERAS

EUSEBIO MARSAL

Apoderado: R. ROVIRA Y PARÉS

Plaza Palacio, 15
esquina calle Cristina)

TELÉFONO N.º 2279 A
BARCELONA

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.

Impresiones de un viaje por Europa

Las Casas del Marino iberoamericanas

Comisionado por el Ministerio de Marina con el fin de concurrir al Congreso de salvamento de vidas humanas y de primeros auxilios de Amsterdam, y para estudiar después las organizaciones sociales que en favor de los marinos existen en el Norte de Europa, acabo de realizar un interesante viaje que, aun dada su rapidez, por el escaso tiempo de que para verificarlo disponía, ha sido interesantísimo.

Amsterdam, Rotterdam, La Haya, Scheveningen, IJmuiden, Copenhague, Estocolmo, Oslo, Bergen, Goteborg y Hamburgo han sido los puertos que he visitado, y en ellos han sido numerosas las instituciones que, establecidas únicamente para el bienestar de los marinos, he podido estudiar. Asilos para viejos marinos y para sus viudas, en los que los ancianos lobos de mar tienen un hogar tranquilo e independiente, a cubierto de la miseria y el hambre, como premio merecido, a una vida honesta, laboriosa y de lucha; Casas del Marino, en las que los desembarcados encuentran asilo seguro y económico, que les separa de las explotaciones de todo género de que son objeto en las casas de dormir y por parte de los embarcadores privados; Bolsas del Trabajo u oficinas de colocación, en las que al poner en contacto, o en relación, las demandas con las ofertas de trabajo, no sólo de un puerto, sino de los principales que existen en aquellos países, realizan una distribución adecuada del trabajo, resolviendo o atenuando los perjuicios resultantes de demandas de trabajo inadecuadas a las ofertas...

¡De qué estrecha unión e íntima solidaridad, de la nación con sus marinos, eran esas instituciones una clara muestra! Porque la casi totalidad de ellas, aunque subvencionadas por el Estado, y a veces por grupos de naciones afines, eran de iniciativa, administración y sostenimiento privados. En esos países, al revés de lo que ha tenido que hacerse en España, en la que el Ministerio de Marina, con plausible celo, fomenta y subvenciona, por intermedio de la Caja Central de Crédito Marítimo, todas esas instituciones, que al no encontrar el imprescindible apoyo en la opinión, van implantándose y desarrollándose con gran lentitud, la iniciativa, apoyo y ayuda materiales de los ciudadanos, se han manifestado pujantes, consiguiendo, con la ayuda del Estado, el floreciente estado a que antes hago referencia, de las instituciones protectoras del marino.

España, nación de tan extenso y rico litoral, de tan importante Marina mercante, con marinos sirviendo en muchas de las Marinas de otras naciones, no puede permanecer indiferente a la suerte que éstos puedan correr, sobre todo cuando en el extranjero se hallan. Que la labor a emprender es larga y costosa, no cabe la menor duda; pero no acometiéndola toda de una vez, sino principiando tan sólo por lo más necesario y en forma modesta, estoy seguro de que pronto nuestros marinos no han de ser a ese respecto una triste excepción.

Aunque lentamente, como antes hemos dicho, la Caja Central de Crédito Marítimo va estableciendo Bolsas de Trabajo. En la actualidad existen tres declaradas oficiales; pero en lo que su actuación no fué

hasta ahora eficaz es en lo que se refiere a la organización de "Casas del Marino", debido a que para acometer con éxito esa obra, se precisa contar con medios poderosos de toda clase, de que una institución como esa no puede disponer. Precísase para conseguirlos y poder realizar entonces una obra importante, crear una Asociación privada, a semejanza de las que en la mayoría de los países europeos han conseguido implantar la Casa del Marino en los principales puertos del mundo. La Asociación a que aludo podría extender su actuación a todos los marinos iberos e iberoamericanos, faltos todos ellos de la protección y auxilio que en esas instituciones se les presta, principalmente en momentos bien difíciles de su vida, al encontrarse sin empleo en un puerto extranjero. Es seguro que al conseguir el apoyo de todos los países hermanos, de sus Jefes de Estado y Gobiernos respectivos, se realizaría una obra eficaz en favor de los marinos de raza ibérica. ¿Es que no es posible intentar con éxito lo que los tres países escandinavos han alcanzado ya hace años? La Asociación protectora de los marinos daneses, suecos y noruegos, integrada por numerosos ciudadanos de los tres países, con la presidencia de honor de sus Soberanos y la ayuda pecuniaria de los tres Gobiernos; dispone de Casas del Marino en los principales puertos europeos, que cumplen perfectamente con la hermosa misión para que fueron creadas.

Ahora, que con tan plausible éxito se ha iniciado para obras de interés común y de progreso, la colaboración de los países hermanos, ibero e iberoamericanos, ¿es posible dudar del éxito de un nuevo acuerdo, que, como el de que hablamos, tenga una tan elevada orientación humanitaria?

Con dolor nos vemos precisados a reconocer lo poco que hasta ahora hemos conseguido, en lo que a la protección de nuestros marinos en el extranjero se refiere, y en el sector de la beneficencia, a su favor, hemos de decir, con orgullo de españoles, que no hemos encontrado nada parecido, ni tan completo, ni que tan directamente afecte a la entraña del problema social marítimo, como la actuación de la Caja Central de Crédito Marítimo, en relación con los Pósitos; labor de cultura y de extensión de la previsión y cooperación no igualada, entre los marinos, por institución alguna de las por mí visitadas.

ALFREDO SARALEGUI



Congreso Internacional de Salvamento de vidas humanas y de primeros auxilios de Amsterdam. Simulacro de salvamento marítimo. El bote salvavidas es llevado desde la caseta a la playa en que ha de ser vótado al agua.

Los pescadores y el seguro de enfermedad

Cuando un obrero cualquiera cae enfermo, en su hogar se produce una pequeña tragedia. Como el obrero no tiene otra cosa que sus brazos, es decir, como es una máquina de producir, cuando no produce no tiene con qué alimentarse. No es lo grave esto; es que, además del obrero, no se alimenta la familia. La miseria se adueña del modesto hogar.

Los obreros de la ciudad, aleccionados por la triste experiencia, han comenzado a prevenirse contra tales daños y han conseguido ya atenuarlos en parte. ¿Cómo? Creando en primer término un pequeño ahorro. Muchos obreros, muchos, tienen su dinero en cartillas de la Caja de Ahorros. Las cantidades que pueden sustraer al gasto diario las van depositando en su cuenta mensualmente. A veces dejan de fumar. Si las cosas están mal, dejan de beber... El dinero que antes iba a parar a la taberna, al vicio, sirve hoy para sacar a los obreros de los momentos difíciles, de los trances amargos...

No sólo ahorran, sacrificándose; es que, además, crean con sus modestas aportaciones Mutualidades, que se convierten en baluartes contra la desesperación en los momentos graves. Antes, una enfermedad, que costaba mucho dinero extirpar, acababa, indefectiblemente, con la vida del obrero o con la de la compañera... Muchos hijos de obreros morían sabiendo sus padres que una operación oportuna los libraría de ello... Este estado social de injusticia y de crueldad encendía la llama del odio en corazones generosos y buenos. Naturalmente, que tal sistema nos hubiera llevado al caos. Ya no se puede jugar con la vida de los seres, y ello se ha conseguido, no sólo porque se humanizaron los procedimientos, sino porque los obreros han pasado a ser, de elementos pasivos, propicios a la aceptación de todas las desdichas y de todas las miserias, elementos activos, enamorados del aire libre, del sol, de la higiene y de la salud...

El obrero de la ciudad, pues, con su Mutualidad, que le ofrece asistencia médico-farmacéutica mediante una cuota mensual, y con su cartilla de ahorros, no llama a la enfermedad; se previene y lucha contra ella; pero cuando llega no la teme. Sabe

que el dolor material no será aumentado con el moral de verse arrinconado y sin recursos, como un mendigo. Todo lo que se ha conseguido hasta ahora a ellos se debe principalmente. Por eso no oculta su satisfacción cuando hace falta, o cuando conviene.

* * *

El pescador no tiene, como el obrero de la ciudad, la medida de su responsabilidad. No ahorra. No se acuerda en los tiempos buenos de los malos. No siente inquietud por el mañana. Cuando cae enfermo, cierra los ojos, se encoge en el camastro y se dispone a morir en paz y en gracia de Dios.

No son iguales las armas de que dispone el obrero de la ciudad y el pescador. No tienen los mismos medios de defensa; no son tan altos los jornales en los puertos como en las poblaciones; pero, en cambio, el pescador puede contar cuando enferma con la ayuda oficial. Es un privilegio del cual no se beneficia por falta de cultura, sin duda, o por indiferencia.

Existen en España 136 Pósitos de pescadores marítimos y marítimo-terrestres. Estos Pósitos, con arreglo a una legislación especial, pueden percibir de la Caja Central de Crédito Marítimo la mitad de lo que paguen en dietas a sus enfermos y la tercera parte de lo que inviertan en asistencia médico-farmacéutica. Pues bien; hasta la fecha sólo 62 Pósitos tienen organizada esta Sección.

Bastará para crear la Sección que cada asociado pague al mes una cuota insignificante de 0,25, 0,50 ó 1 peseta, para percibir hasta cuatro pesetas diarias de dietas en caso de enfermedad. ¿Cómo se explica que, existiendo tales beneficios, no lleguen a los pescadores? Sólo teniendo en cuenta el abandono y la indiferencia de éstos se podrá dar una contestación. Pero es bueno advertirles que no se trata de ellos, sino de sus mujeres y de sus hijos. No tienen derecho, ciertamente, a condenarlos a la miseria ni a la muerte.

RODOLFO VIÑAS.

Exámenes en Villagarcía

En el Pósito marítimo de Villagarcía se han verificado los exámenes de fin de curso, ante una gran concurrencia.

Los alumnos que más se distinguieron fueron Francisco Torrado, Antonio Lores, Vicente Renda, Francisco Lemiña, Francisco Domínguez y Ramón Paredes.

Pronunció un breve y elocuente discurso el comandante de Marina, que fué muy aplaudido.

★ ★ LAS PERLAS ★ ★

Después de las ostras, seguramente que son las conchas perlíferas, llamadas también madreperlas, los moluscos que mayores beneficios proporcionan al hombre, porque en ellas se producen las perlas, objeto de adorno muy apreciado y que se paga caro.

La perla consiste en una especie de cuenta, más o menos grande, y de color blanco mate, que se forma de la materia calcárea que segrega ese molusco, y que se cría en varios puntos, pero principalmente en los océanos Pacífico e Indico, en donde se capturan de tamaño mayor que las que se cogen en Ceylán, que es en donde se encuentran las mejores perlas del mundo.

No todas las conchas de este molusco contienen perlas, ni tampoco todas las perlas son de clase buena, porque, aunque se recogen algunas de poco valor, se calcula que cada millar de moluscos contiene una o dos perlas de las de mejor clase.

La concha perlífera es también la que produce el mejor nácar, que se emplea hoy para el adorno de muchos objetos de fantasía o de lujo.

Algunas ostras producen perlas pero no son, ni mucho menos, como las que se obtienen de la madreperla; esto ha dado motivo a que ciertas personas estableciesen parques de ostras con la intención de obtener perlas, hasta que, convencidas de su error, tuvieron que desistir de su intento, después de perder bastante dinero en la prueba.

En Ceylán es en donde se reúnen mayor número de industriales que explotan admirablemente esta industria, aplicando a ella cuantos procedimientos modernos son conocidos, como el de cultivarlas, aunque no sean iguales a las naturales, y el de examinar los moluscos por medio de una estación radiográfica antes de abrirlos para ver si merece o no la pena de sacrificar el animal o devolverlo al agua sin abrirlo.

En la época antigua, y creo que aun hoy en algunos sitios del Pacífico, la captura de conchas perlíferas se efectuaba por medio del buceo, para cuyo efecto un indio o malayo bajaba al fondo colgado de una o dos cuerdas, que se unían en la parte inferior, que sostenían dos piedras o hie-

rros, y llevaba un cuchillo y una bolsa o cestita de mimbre para meter en ella las conchas que recogiese; pero este procedimiento ha causado muchas víctimas, porque en esos mares abundan mucho los tiburones, que atacaban a los buzos siempre que podían, los cuales tenían que defenderse con el cuchillo o puñal, que estaba muy afilado.

Hoy la recogida de perlas se hace, próximamente, como la de la esponja: por medio de buzos con escafandra y de dragas pequeñas, que son como artes de arrastre, en cuyos copos entran los moluscos, que luego se abren, escogiendo los que convengan, y, por consiguiente, no hay la menor exposición para el hombre.

Si prospera, como parece, el cultivo de las perlas intentado con buen éxito por los japoneses en varios puntos de los océanos Pacífico e Indico, aunque éstas no sean de la belleza de la perla buena de Ceylán, esta industria llenará el mercado, porque se venderán mucho más baratas desde luego que las naturales y tienen bastante parecido con las perlas de mayor precio.

En los principales puntos de producción de perlas no son los naturales del país quienes más las explotan, sino los extranjeros, principalmente los norteamericanos y los japoneses.

Con los medios primitivos del buceo, agarrándose las personas a las cuerdas, la recogida de perlas ha causado cada año muchas víctimas, porque los que se dedicaban a capturarlas en el fondo muchas veces eran atacados por los tiburones, pereciendo en la lucha; pero aunque así no fuese, el contener la respiración tanto tiempo les hacía contraer ciertas enfermedades, de las que morían aún jóvenes.

Hoy esta importante industria de las perlas no produce lo que ha producido hasta ahora, porque la imitación se hace en tan gran escala, que hasta las personas más pobres pueden usar collares contruídos con perlas falsas, que son sumamente baratas, aunque en algunos casos se confundan a primera vista, cuando son nuevos, con los collares formados por perlas de más valor.

BENIGNO RODRIGUEZ.



LOS BARCOS-ROTOR

El interés que ESPAÑA MARITIMA ha demostrado por el invento de Flettner nos mueve a solicitar un pequeño espacio para publicar este trabajo, en el que esperamos rebatir de modo absoluto los argumentos expuestos en uno de los artículos aparecidos en esta revista, encaminado a demostrar que los barcos rotor no significan en la actualidad ninguna mejora de importancia en la navegación a base del aprovechamiento de la fuerza del viento.

Somos acérrimos partidarios del nuevo sistema de propulsión, y no dudamos que ha de triunfar, no sólo en el mar, sino en tierra y hasta en el aire, ya que no nos cabe la menor duda de que muy en breve hemos de ver aplicados los rotores a la obtención de energía, muy especialmente eléctrica, en sustitución de los molinos de viento y de las turbinas aéreas actuales, y en los propios aviones, y lo somos porque consideramos como indiscutible el éxito obtenido ya en el primer barco, en el *Baden-Baden*; y más si se tiene en cuenta que es muy raro el invento que en sus primeras aplicaciones prácticas no adolezca de algún defecto grave, y en el caso citado no hubo ninguno.

El artículo de referencia trata del *Barbara*, el cual tocó en alguno de nuestros puertos, llevando a bordo al propio Flettner, el que dió conferencias en los puertos visitados, conferencias que, desgraciadamente, no fueron lo explícitas que el público esperaba. De ellas y de lo que son y representan los barcos rotor se han ocupado extensamente nuestras revistas profesionales, entre ellas el *Boletín Náutico*, órgano de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina española, y *Navegación*, órgano oficial del Pósito marítimo, ambos de Barcelona; lo que nos dispensa de entrar en detalles de construcción y teóricos de cuanto con el invento hace referencia. Nos limitaremos, pues, a rebatir los argumentos contrarios al sistema de rotores expuestos en un artículo de información publicado en el número 8 de ESPAÑA MARITIMA.

Dice el articulista que «no se desbarrará demasiado al afirmar que 10 millas de velocidad son hasta demasiadas para un barco de carga»; si bien ello hace referencia a la marcha que se obtiene con los motores de reserva del tipo Diesel.

Es un argumento de los que tumban de espaldas. Hoy en día, y ello lo saben hasta los chiquillos que juegan por los muelles, la velocidad horaria de los modernos barcos de carga oscila de 11 a 12,5 millas, y hay casos que es bastante más elevada.

Para citar un solo ejemplo mencionaremos el magnífico vapor *Cabo Razo*, de la Compañía Ibarra, cuyo andar normal es de 14 millas.

Añade que en un barco de 2.800 toneladas que tenga como reserva motores de 1.060 caballos esta fuerza no puede ser considerada como «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.

Es decir, que si, por ejemplo, una Empresa suministradora de fluido eléctrico cuenta con un salto de 1.000 caballos, no tendrá ninguna necesidad de que sus centrales térmicas de reserva tengan una potencia de 1.000 caballos, sino mucho menos, ya que sólo en muy contados casos se verá precisada a utilizarla.

Aquí cabe consignar que el fracaso de la mayor parte de veleros, grandes y chicos, que han montado motores auxiliares de «reserva» ha sido debido precisamente a que los tales motores no tenían la potencia requerida, y con la «reserva» sólo podían contar para los días de calma absoluta y para las entradas y salidas de los puertos.

Dice el articulista que no se sabe todavía si los cilindros rotatorios hacen andar más que las velas, si permiten ceñir más el viento y si son más fácilmente maniobrables.

Yo me atrevo a suponer que el único en el mundo que ignora tales extremos es el articulista en cuestión, a pesar de que «el examen geométrico del efecto Magnus, según él, permite, sin duda, responder negativamente a la primera y segunda cuestiones; la práctica ha demostrado todo lo contrario».

Bien es verdad que a renglón seguido el autor del artículo escribe que «no se sabe en la práctica cuánto se alejan las cosas de las interpretaciones geométricas». Nosotros tampoco lo sabemos; pero presumimos que en algunos casos se alejarán muchísimo.

Añade que en «último análisis» no puede afirmarse con seguridad que sea muy sensible el ahorro de personal en comparación con un velero motor corriente, ya que hay que contar con personal para los servicios generales de a bordo, para la maniobra de las anclas y para los remolques.

Desde luego, para la maniobra de los rotores el personal necesario se reduce a su más mínima expresión, ya que incluso puede hacerlo el oficial desde el puente; y en cuanto al personal de «servicio general»—lo indicamos así para usar la mis-

ma fraseología del autor del trabajo que nos ocupa—para la maniobra de anclas y para los remolques, no habrá de ser mayor, sin duda, a la cuarta o quinta parte del que necesita un velero de 3.000 toneladas, y no es preciso que sea *marinero* en la verdadera significación de tal palabra; lo que representa ya una ventaja enorme, por no decir decisiva, puesto que hoy es mucho más difícil hallar un verdadero marinero especializado en barcos de vela que una interpretación geométrica que no se aleje mucho de la práctica.

Concede alguna beligerancia a los barcos rotor al aceptar que la maniobra de regular la velocidad de los rotores será «en la mayor parte de las veces más fácil que tomar un rizo a las gavias o que a virar por adelante con tiempo feo». Dejando aparte que «con tiempo feo», esto es, con mal tiempo, es maniobra que interpretándola geoméricamente es recomendable la de virar por adelante; no resulta tampoco tan fácil el tomar un rizo, y sobre todo si se compara con girar una manivela, que es todo lo que requiere el disminuir el movimiento de rotación de los cilindros propulsores.

Dice que la superficie de las velas puede reducirse cuando hay mal tiempo, lo que no puede lograrse con la de los rotores. Olvida que no hay necesidad ninguna de reducir la superficie de los rotores para disminuir la presión del viento sobre ellos, para lo cual basta disminuir su velocidad, y que en condiciones normales un barco rotor con los cilindros parados ofrece al viento una superficie bastante menor que la que presenta un velero de

igual tonelaje a palo seco; esto es, con la «disminución absoluta» de su velamen.

Además, si así lo aconsejara la práctica, habría, sin duda, de ser extraordinariamente fácil construir rotores a superficie variable, para lo cual bastaría construirlos en forma de telescopio.

Al final menciona que, prescindiendo del motor de reserva, los barcos rotor necesitan tener siempre en movimiento un motor para dar el giro a los cilindros. Conformes; pero no vemos el por qué la potencia necesaria, que es siempre reducida, no ha de obtenerse del propio viento, y así lo consignábamos en un trabajo que publicamos hace cerca de año y medio en el *Boletín Náutico*, de la Asociación de Capitanes y Pilotos, de Barcelona, puesto que hoy en día se construyen turbinas aéreas que, con diámetros no muy crecidos y con vientos fresquitos, rinden potencias de 20 a 30 caballos, y no habría de ofrecer grandes dificultades el montar a bordo varias de ellas, con lo que se obtendría, con el auxilio de una simple batería de acumuladores, la fuerza necesaria, no tan sólo para los rotores, sino aun para los «servicios generales»—incluimos en ellos la calefacción, alumbrado, ventilación, etc.—, para la maniobra de anclas e incluso para la de remolques.

Creemos haber cumplido nuestro propósito, y ponemos punto final, no sea que el redactor jefe nos «disminuya el aparejo»; esto es, nuestro humilde escrito.

JAIÑE FONT MAS.



Para seguridad de la navegación

Este año ha sido lanzado al mercado desde Inglaterra y Alemania un nuevo aparato sonador, que ha de causar gran revuelo en el mundo marítimo por la importancia que reviste en cuanto a mejoras y seguridades que ha de introducir en la navegación.

El nuevo método de sondar consiste esencialmente en la producción a intervalos periódicos de un sonido poderoso de cortísima duración bajo la superficie del agua y midiendo el tiempo trascurrido hasta que el eco vuelva reflejado del fondo del mar; dicha medida, en combinación con la velocidad del sonido, indicará visualmente sobre la esfera del instrumento la profundidad. Como se ve, el principio de la operación es extremadamente simple y sencillo, y en profundidades que no exceden de 100 brazas se realiza automáticamente con exacta precisión, requiriéndose cuando el braceaje es mayor un teléfono auxiliar para recoger la señal.

Sociedad de Salvamento de Náufragos

Resumen de los salvamentos y auxilios registrados y pensonados por la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos durante el segundo trimestre de este año.

	Salvamentos.	Auxilios.
Villagarcía..	1	»
Ametlla de Mar..	»	1
Vigo (Corujo)..	1	»
La Coruña..	2	»
Cartagena..	»	1
Valencia..	»	1
Adra (Almería)..	2	»
Nice (Francia)..	1	»
Sumas..	7	3

La Refundición del régimen de pensiones a los marinos

Desde hace tiempo se nota una viva efervescencia en los medios marítimos franceses con motivo de la revisión del régimen actual de pensiones. Con este motivo se ha emprendido una activa propaganda para pedir a los Poderes públicos que tomen en consideración el proyecto llamado *Baudoin* y, previa aprobación del Parlamento, sea puesto en práctica a la mayor brevedad posible.

Bajo la presidencia del senador M. Louis Martin, se reunió una Comisión parlamentaria para elaborar un nuevo régimen de pensiones. Como base para ello contaba con un anteproyecto redactado por M. Baudoin.

Según este señor manifiesta en una serie de artículos que ha publicado sobre el particular, el proyecto elaborado por la Comisión suprime la Caja de inválidos y la de previsión y establece en su lugar la Caja de retiros y previsión de los marinos franceses, que está dividida en cuatro Cajas subalternas, con sus recursos, sus gastos y su contabilidad propias, a saber: una Caja de retiros, una Caja de previsión, una de fondos de socorros y otra de gastos de administración y gastos diversos.

He aquí cómo funciona cada una de estas Cajas:

CAJA DE RETIROS

El proyecto modifica la reglamentación actual de la Caja de inválidos:

1.º Afiliando a la Caja de retiros el personal de agentes llamados del servicio general.

2.º Regulando el importe de las pensiones de retiros por las entregas hechas por los partícipes.

3.º Concediendo un derecho a pensión inmediato o diferido a todo partícipe que cuente como mínimo ciento ochenta meses de servicios (así como a todo partícipe que se encuentre, cualquiera que sea el tiempo de servicio, en la imposibilidad absoluta y definitiva de continuar la navegación por causa de enfermedades contraídas en el ejercicio de su profesión).

4.º Abonando a los partícipes que no reúnan las condiciones que dan derecho a pensión o a sus derechohabientes una renta especial de retiro, constituida en la forma que se dirá.

Objeto y recursos de la Caja.—La Caja de retiros tiene por objeto servir pensiones de vejez a los partícipes que alcancen la edad de retiro o queden inválidos prematuramente, y a su muerte,

pensionales temporales a sus viudas, huérfanos y ascendientes.

La Caja de retiros se nutre:

1.º De las cotizaciones de los partícipes.

2.º De las aportaciones de los armadores.

3.º De las contribuciones del Estado.

4.º De las donaciones o legados de los particulares y de los subsidios eventuales de los Departamentos, Municipios, establecimientos públicos y Asociaciones.

5.º De los productos diversos que benefician a los fondos de reserva.

6.º En caso de insuficiencia de estos recursos, de anticipos del Estado, sin interés, reembolsables con recursos ulteriores entregados anualmente.

Rentas principales y complementarias.—Las pensiones de retiro concedidas a los partícipes se componen de una renta principal y de otras complementarias.

La renta principal está constituida por las entregas:

1.º De las cotizaciones fijas de los partícipes o de las cotizaciones proporcionales de éstos por su parte igual al importe de la cotización fija señalada a los marinos de la misma categoría; y

2.º De las aportaciones de los armadores y las contribuciones correspondientes del Estado.

Las rentas complementarias están constituidas por las entregas:

1.º De las cotizaciones proporcionales de los partícipes por su parte que exceda del montante de la cotización fija señalada a los marinos de la misma categoría; y

2.º De las aportaciones de los armadores y de las contribuciones correspondientes del Estado.

Entregas voluntarias.—Además de las pensiones de retiros formadas por las entregas obligatorias mencionadas, los partícipes tienen la facultad de hacer entregas voluntarias, no susceptibles de sobrevaloración, para constituir rentas complementarias en las condiciones fijadas más arriba.

Derecho al disfrute de la renta principal.—Los partícipes que han contraído enfermedades en el servicio de su profesión que les imposibiliten absoluta y definitivamente para navegar y los que, sin haber contraído dichas enfermedades, hayan cumplido cincuenta años.

Derecho al disfrute de la renta complementaria.—Está fijado, a elección de los partícipes, a partir de cualquier año, desde los cincuenta a los sesen-

ta y cinco. Las entregas hechas después de los sesenta y cinco años llevan consigo el disfrute inmediato de la renta correspondiente. Los partícipes que contraigan enfermedades que les imposibiliten de navegar pueden pedir la liquidación anticipada de sus rentas complementarias.

CAJA DE PREVISIÓN

El proyecto reproduce en líneas generales las disposiciones de la ley de 29 de diciembre de 1905, y sólo introduce innovaciones en la parte de «derechos a rentas y otros abonos» y en la «gestión financiera».

Señalaremos sólo algunas de las innovaciones introducidas relativas a derechos a rentas y otros abonos:

Abonos a los partícipes.—Los partícipes aquejados de heridas o enfermedades que tengan por causa directa un accidente o un riesgo de su profesión de navegante y hayan sobrevenido durante su embarque tienen derecho:

1.º Si la incapacidad de trabajo que resulte de la herida o la enfermedad es absoluta y permanente, a una renta vitalicia igual a los dos tercios del salario anual.

2.º Si la incapacidad es parcial y permanente, a una renta vitalicia igual a la mitad de la reducción que el accidente o la enfermedad haga sufrir en el salario de los partícipes. No se abonará ninguna renta cuando la reducción de la capacidad de trabajo sea inferior al 5 por 100.

3.º Si la incapacidad es temporal, a una indemnización diaria igual a la mitad del salario diario de los partícipes.

El importe total de las rentas vitalicias a pagar

a las viudas es igual al 20 por 100 del salario anual de los partícipes.

Abonos a las viudas, huérfanos y ascendientes.—El importe total de las rentas eventuales que se abonan a los huérfanos de padre o madre es igual al 15 por 100 del salario anual de los partícipes si no hay más que un niño; al 25 por 100, si son dos; al 35 por 100, si son tres, y al 40 por 100, si son cuatro o más, repartiéndose por partes iguales entre los huérfanos. El importe total de las rentas eventuales que se abonan a los huérfanos de padre y madre es igual al 20 por 100 del salario anual si no hay más que un niño; 40 por 100, si son dos, y 60 por 100, si tres o mayor número, repartiéndose por partes iguales.

El importe total de las rentas vitalicias a pagar a las viudas y de las rentas eventuales a pagar a los huérfanos no podrá nunca pasar del 60 por 100 del salario anual de los partícipes.

Subsidios y cuotas.—El proyecto instituye tres clases:

1.ª Cotización del partícipe fija o proporcional, según las circunstancias.

2.ª Aprobación del armador (que está fijada en tres veces y media o cuatro veces y media la cotización de los partícipes).

3.ª Una contribución del Estado (fijada en tres veces y media la cotización de los partícipes).

Se exceptúan de las aportaciones de armadores los inscriptos marítimos, propietarios y copropietarios de los barcos del pequeño cabotaje o pesca costera que tripulen sus mismos barcos, siempre que éstos sean menores de 15 toneladas de arqueo bruto, y también quedan exceptuados sus viudas y huérfanos.

Caso de ser los barcos mayores de las 15 toneladas dichas, sólo estarán obligados a la mitad de las aportaciones de armadores.

Actividades de la Caja Central de Crédito Marítimo

Subvenciones concedidas por la Caja Central de Crédito Marítimo durante el mes de octubre de 1926 a las distintas Secciones establecidas en los Pósitos de pescadores marítimos y marítimo-terrestres que a continuación se mencionan:

Socorros mutuos.—Pósito marítimo de Barcelona, pesetas 683,35; Pósito pescador de Campello (tres trimestres), 458,50 pesetas, 624,25 pesetas y 754,50 pesetas; Pósito marítimo-terrestre de Ibiza, 126,75 pesetas; Pósito pescador de Ibiza, 170,25 pesetas; Pósito pescador de Alcudia, 115,75 pesetas; Pósito pescador de Guetaria, 976,35 pesetas; Pósito pescador de Esteiro, 53,25 pesetas; Pósito

pescador de Puerto de la Selva, 383,90 pesetas; Pósito pescador de Torreveja, 205,40 pesetas.—Total, 4,552,25 pesetas.

Enseñanzas.—Pósito pescador de Puengirola, 2,750 pesetas.

Cooperativas.—Pósito marítimo-terrestre de Lariño, pesetas 1,000; Pósito marítimo-terrestre de Villalonga, 1,000 pesetas; Pósito marítimo-terrestre de Louro, 1,000 pesetas.—Total, 3,000 pesetas.

Bolsa del Trabajo.—Pósito marítimo de Villagarcía de Arosa, 500 pesetas.

Casa del Pescador.—Pósito pescador de Malpica, 2,000 pesetas.

Organización.—Pósito marítimo-terrestre de Lariño, 500 pesetas; Pósito pescador de Pasajes de San Juan, 2,000 pesetas; Pósito marítimo-terrestre de Sada, 2,000 pesetas.—Total, 4,500 pesetas.

* * IX Conferencia Internacional

La reglamentación de las

En la séptima sesión (17 de junio, por la mañana) discutió la Conferencia el siguiente proyecto de resolución presentado por el grupo obrero:

«La Conferencia pide al Consejo de Administración que incluya la cuestión de la reglamentación de las horas del trabajo a bordo en el orden del día de una reunión marítima especial que se reúna en 1928, y que someta esta cuestión a la primera reunión ordinaria de la Comisión Paritaria Marítima.»

El Sr. Mahlman, delegado obrero (Bélgica), declaró que esta resolución respondía al deseo manifestado por los Sindicatos de marinos afiliados a la Federación Internacional de Obreros del Transporte, y expuso cómo ha sido tratada hasta ahora la cuestión de la reglamentación internacional de la duración del trabajo a bordo.

Fué después de un acuerdo de la primera reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (Washington 1919) cuando se convocó la Conferencia de Génova, encargada de tratar cuestiones marítimas. La Oficina Internacional del Trabajo presentó en ella un anteproyecto de Convenio que tenía por base fundamental la creación del sistema de los tres cuartos por lo menos en todos los barcos mayores de 2.500 toneladas, a fin de alcanzar ocho horas por día o cuarenta y ocho por semana. La Comisión de la Conferencia acordó, por 23 votos contra 7, tomar este anteproyecto como base de sus discusiones. Por 22 votos contra 8 declaró que la jornada de ocho horas y la semana de cuarenta y ocho horas eran aspiraciones hacia las cuales había que encaminarse. Pero como en la sesión plenaria obtuvo el proyecto de la Comisión 48 votos contra 25, con lo cual no se alcanzaba la mayoría de dos tercios necesaria, fué rechazado. Dicho proyecto contenía el siguiente artículo segundo:

«El número de horas de trabajo de toda persona empleada a bordo de un navío, sin distinción de nacionalidad o raza, excepción hecha de los Capitanes y Oficiales jefes de servicio que no hacen el cuarto, no puede exceder de ocho horas por día o de cuarenta y ocho por semana, bajo reserva de las condiciones y derogaciones contenidas en los artículos siguientes.»

En el artículo 7.º del mismo proyecto se estipulaba: «El contrato de alistamiento de la tripulación de todo navío deberá contener siempre la indicación de las horas de trabajo; esta indicación será una parte esencial del contrato.»

Este resultado de la Conferencia de Génova produjo una profunda desilusión entre los marineros de todos los países, que habían puesto sus esperanzas en la realización de las promesas hechas en la Parte XIII del Tratado de Versalles. La Comisión Paritaria Marítima nombrada entonces debía procurar resolver la cuestión de las horas de trabajo por el camino de la conciliación.

Durante el Congreso internacional celebrado en agosto de 1920, las organizaciones de marinos pidieron al Director de la Oficina Internacional del Trabajo que

organizase un arbitraje en el que pudieran ser escuchados los delegados de los armadores y de los marinos. La Conferencia proyectada se verificó en Bruselas los días 25 y 26 de enero de 1921, y a propuesta de los armadores se nombraron dos Comisiones, encargadas de estudiar el mejor medio de llegar a una reducción de las horas de trabajo del personal de puente, del personal de máquinas y del personal del servicio general. Estos trabajos no tuvieron resultado alguno.

«En la actualidad, los marineros desean saber exactamente a qué atenerse», terminó diciendo el Sr. Mahlman.

El Sr. Cuthbert Laws, delegado patronal (Imperio Británico), manifestó que la proposición del grupo obrero disfrazaba malamente una petición encaminada a la implantación de la jornada de ocho horas y de la semana de cuarenta y ocho. A su juicio, semejante petición era completamente inoportuna. Después de la Conferencia de Génova, la situación ha cambiado por completo. Entonces la industria vivía próspera; actualmente la crisis es general; la reforma, que hace seis años habría constituido ya una carga pesada para la industria marítima, la abrumaría completamente en la actualidad. De 1920 acá no se ha producido ningún hecho nuevo que modifique las razones de la actitud adoptada en Génova, y la cuestión planteada ahora se halla claramente inspirada por consideraciones de carácter político y por una insensata adhesión al dogma de las ocho horas.

Por otra parte, el marino, dada su condición, no puede disfrutar de la vida de familia, y la reducción de la duración de su trabajo no le dará una hora más de vida en su hogar. En estas condiciones, lo que conviene es asegurarle buenos medios de vida y suprimir el paro. Y la reorganización del régimen de trabajo, aplicado al personal de los barcos, sería perjudicial para los salarios de los marinos y turbaría el buen acuerdo que existe entre los patronos y sus obreros. El orador afirmó que los marinos de Gran Bretaña no reclaman el cambio del régimen actual, y que los armadores franceses, que eran sinceramente partidarios de las ocho horas en 1920, han reconocido la imposibilidad de aplicar este régimen a la Marina mercante. Si se restableciera la situación económica del mundo, acaso pudieran los armadores poseer un mayor número de barcos, modificar las condiciones de transporte y pagar salarios más elevados. Pero este momento no ha llegado todavía.

El Sr. Henson, consejero técnico obrero (Imperio británico), refutó la argumentación del Sr. Cuthbert Laws. Hizo notar que cuando los marinos formulan una reivindicación los armadores responden, invariablemente, que el momento no es oportuno. Negó que la reglamentación de la duración del trabajo dificultase el desarrollo de la industria marítima. Reclamó para los marinos el derecho a tener un régimen de trabajo normal, que les asegure los descansos necesarios para el mejoramiento de su vida intelectual. Los marinos, que piden sim-

al del Trabajo de Ginebra



horas de trabajo a bordo

plemente la aplicación de los principios de la parte XIII, desean que se llegue a un acuerdo amistoso.

El Sr. Tsudzuki, consejero técnico obrero (Japón), manifestó que era preciso ser lógico y que no podía negarse a los marinos lo que en 1919 se había concedido a los trabajadores industriales. La vida de los marinos es penosa y exige grandes sacrificios; merece ser protegida. La experiencia hecha en el Japón, donde se aplica la jornada de ocho horas en los grandes buques de pasajeros, es completamente satisfactoria. Sin embargo, el sistema de los tres equipos no se cumple en la navegación de cabotaje, en la navegación costera y en la navegación de altura. La limitación de las horas de trabajo en la Marina mercante es una cosa necesaria, porque permitirá reducir el paro y, evitando el agotamiento de la tripulación, dará una mayor seguridad a los pasajeros.

El Sr. De Rousiers, delegado patronal (Francia), anuncia que votaría la resolución, no porque tuviera sobre el fondo de la cuestión un criterio distinto del de sus colegas; pero, como defensor de los intereses de los armadores franceses, consideraba un deber apoyar toda disposición que permita a éstos salir de la delicada situación en que se encuentran. La legislación nacional impone a los armadores un régimen en extremo riguroso de reglamentación a bordo, en el que se incluye la obligación de las ocho horas, no sólo para el trabajo efectivo, sino para el servicio. Por este hecho, los armadores franceses se encuentran en situación de inferioridad desde el punto de vista de la concurrencia internacional. Pero al votar la resolución, el Sr. De Rousiers no quería significar que aprobase el régimen actual impuesto a la Marina mercante francesa, régimen contra el cual no han dejado de protestar los armadores de su país. La experiencia realizada en Francia es una lección muy dura.

El Sr. Od fjell, delegado patronal (Noruega), estimó que se cometía un error al tomar en consideración este asunto desde el punto de vista de la duración del trabajo diario o semanal. Habría que enfocar el problema por un período de un año. Los marinos que trabajan en barcos dedicados a la navegación de altura permanecen en sus casas durante diez semanas y pasan en los puertos una parte de las otras cuarenta y dos semanas. El marino no se halla sometido al régimen de contrato de alistamiento mas que durante un 60 por 100 del tiempo durante el cual se encuentra afecto al barco; es decir, durante algo más de la mitad del año. Por otra parte, los que trabajan en los pañoles han sido los primeros obreros que han obtenido la jornada de ocho horas, y en la actualidad la duración de su trabajo es muy inferior a esa cifra.

El orador consideraba que los marinos no desean de una manera general obtener el régimen de las ocho horas; esta reforma sería ahora completamente inoportuna, pues muchos armadores se hallan próximos a la quiebra a causa de la crisis. Calculó que la introduc-

ción de la jornada de ocho horas en la Marina mercante noruega significaría un gasto de 60 millones, de los cuales 28 corresponderían a los salarios, y el resto, a la transformación del material. Finalmente, sostuvo que, al contrario de lo que manifestaba el Sr. Tsudzuki, la reducción de la duración del trabajo no disminuirá el paro ni aumentará la seguridad.

Mousséon Nolens, delegado gubernamental (Países Bajos), anunció que votaría la resolución porque los miembros de la organización deben cumplir todas las obligaciones señaladas por la parte XIII del Tratado y porque las cuestiones relativas al trabajo marítimo se hallan expresamente indicadas en ella. Además, hoy se trata de pronunciarse, no sobre el fondo, sino solamente sobre la inclusión de una cuestión en el orden del día de la Conferencia.

El Sr. Baker, delegado gubernamental (Imperio británico), comunicó que la Delegación gubernamental británica rechazaría la resolución. La cuestión de la duración del trabajo deben discutirla los armadores y los marinos; pero no puede ser incluida actualmente en el orden del día de una próxima reunión de la Conferencia. Es necesario todo un trabajo preparatorio. Hay que evitar el llegar a un nuevo fracaso, que sería perjudicial, no sólo para los marinos, sino para la organización entera. La situación económica actual constituye también un obstáculo para llegar a un acuerdo. La resolución es más bien una fórmula de desacuerdo; su adopción la recomiendan los marinos, pero la combaten los armadores. En estas condiciones, la decisión depende de los delegados gubernamentales. Lo más prudente es abstenerse.

El Sr. Deckers, delegado patronal (Bélgica), hizo notar que la Comisión paritaria marítima había podido observar que los principales países, sin ponerse de acuerdo, habían llegado a una reglamentación casi uniforme, y que no existen condiciones de trabajo realmente injustas ni que pongan en peligro la paz universal. Las informaciones obtenidas sobre esta cuestión son perfectamente insuficientes; de ninguna manera se impone la necesidad de un nuevo examen. En estas condiciones, la inclusión en el orden del día es completamente inoportuna.

El Sr. Rivelli, delegado obrero (Francia), sostuvo que la cuestión de la reglamentación de la duración del trabajo se ha planteado en la actualidad en términos completamente distintos que en 1920. Entonces se trataba de la aplicación del Convenio de Washington a los marinos; hoy, lo que se reclama no es una legislación determinada, sino el estudio de la posibilidad de conceder a los marinos una reglamentación del trabajo a bordo. Se trata de saber de una vez para siempre si se quiere cumplir la parte XIII del Tratado de Paz y dar continuidad a los acuerdos de la Conferencia de Washington. La respuesta que la Conferencia llegue a dar a la justa reclamación del grupo obrero influirá induda-

blemente sobre la paz social. Los marinos se hallan dispuestos a la conciliación y el acuerdo; no desean recurrir a la huelga ni hacer causa común con el bolchevismo.

El Sr. Cortina Arteta, delegado patronal (España), dijo:

Hace algunos años, y a consecuencia de una reunión del Consejo Consultivo de Navegación, resolvimos en España las dificultades planteadas ahora aquí. Por lo que se refiere al cabotaje, en los barcos españoles existen dos equipos de día y tres equipos de fogoneros y personal de escotillas.

En mi calidad de armador, y teniendo en cuenta la experiencia adquirida en mis años de navegación, puedo afirmar que el sistema aplicado en España es altamente satisfactorio. No veo, por lo tanto, las razones existentes para cambiar el sistema actualmente en vigor, pues aun cuando quisiésemos hacerlo, no me parece ser este el momento más oportuno, a causa de la crisis que sufre actualmente la industria marítima.

El Sr. Beasley, delegado obrero (Australia), hizo notar que al conceder un plazo de dos años para que se discuta una cuestión de primera importancia para los trabajadores demostraba el grupo obrero su espíritu de conciliación. Criticó enérgicamente el punto de vista de los armadores y lamentó la actitud de la Delegación gubernamental británica.

El Sr. Jules Gautier, delegado gubernamental suplente (Francia), anunció que la Delegación gubernamental francesa votaría la resolución. El Gobierno francés se halla convencido de que la reglamentación de las horas de trabajo es un elemento de paz social. La proposición que presenta hoy a la Conferencia llega oportunamente. Cuando la Conferencia discuta este problema habrán transcurrido ocho años desde su reunión de Génova. Habrá podido hacerse toda clase de experiencias, y cada cual sabrá a qué atenerse. Ya en 1907 adoptó Francia una ley que reglamenta el trabajo a bordo; en 1919, antes de la Conferencia de Washington, aplicó la jornada de ocho horas en la Marina mercante.

En votación nominal quedó aprobada la resolución por 67 votos contra 26.

La pesca de la Majuba en el Cantábrico

La Real orden de la Dirección General de Pesca de 27 de julio último negando a la Federación de pescadores guipuzcoanos su petición para que les aprobasen un proyecto de bases conteniendo reglas para la pesca por tal procedimiento, por no estar conformes con él las dos provincias vascas de Vizcaya y Guipúzcoa, ha producido bastante disgusto entre la clase pescadora de aquella zona norteña.

Sabido es que la pesca de la sardina y la anchoa se efectúa en el Cantábrico por este procedimiento siempre que se presenta ocasión para ello, el cual consiste en que los barcos pescadores observen a los cetáceos y a las aves marinas, que son las que acorralan, unas veces, o las hacen huir, otras, los bandos de pescado, orientando al pescador, que corre veloz en su busca. Pero como en ciertas ocasiones son muchos los barcos

que descubren el pescado y todos quieren ser los primeros en llegar al punto en donde se halla, el que lo consigue hace señales a los demás con la gorra, con la mano o de otra manera, lo cual indica que tienen parte en la pesca todos los que lleguen dentro de un plazo que de antemano tienen convenido.

Estos acuerdos, tomados por todos los pescadores del Cantábrico para esta clase de pesca, constituyen entre ellos reglas respetadas por unos y otros, aun pescando en zonas diferentes, y con esto se ha evitado, como ocurría no hace muchos años, las agresiones violentas y los perjuicios consiguientes.

Por la Real orden citada se invita a todos los pescadores cántabros a ponerse de acuerdo para la confección de un reglamento general. Por nuestra parte, advertimos: ¿no sería de muy buen efecto respetar las actuales costumbres de los pescadores, distintas muchas veces entre unas y otras zonas, y aprobar las reglas que ya tienen establecidas?

Tal vez fuera mucho mejor esto que hacerles un reglamento de carácter general, por la dificultad que siempre ha existido para poner de acuerdo a pescadores de tan distintas zonas pesqueras, a no ser que lo pidieran voluntariamente a la Dirección General de Pesca; pero mientras tanto, si ellos son los que pescan y los que mediante ciertos convenios se entienden perfectamente, lo mejor sería dejarles en plena libertad hasta que fueran ellos los que solicitaban la intervención del Estado para dirimir sus contiendas.

La situación de la Marina mercante

Don Luis Ferrer, miembro del Laboratorio de Estadística económica y financiera de la Facultad de Derecho, de Barcelona, ha publicado un interesante artículo en **Comercio y Navegación** sobre la situación de la Marina mercante.

Atribuye la crisis porque atraviesa a dos causas, que son: la falta de fuerza adquisitiva que existe en el comercio mundial y el exceso de tonelaje mercante que existe en la actualidad, con relación a las necesidades del tráfico.

Reproducimos una de las estadísticas que se publican en dicho trabajo, por considerarla de interés:

Buques de acero, vapores y a motor de los principales países marítimos, expresados en toneladas de registro bruto. Las partidas anotadas son hasta el mes de junio de los años indicados. Para simplificar omitimos las tres últimas cifras de cada partida.

Países.	1914	1921	1923	1924	1925
Imperio Británico ..	20.284	21.238	21.296	21.131	21.604
Estados Unidos.. . .	1.837	12.314	12.467	11.823	11.605
Dinamarca..	768	866	920	974	1.008
Francia..	1.918	3.046	3.265	3.193	3.262
Alemania..	5.098	654	2.496	2.856	2.993
Grecia..	820	576	743	751	890
Holanda..	1.471	2.207	2.606	2.533	2.585
Italia..	1.428	2.378	2.788	2.676	2.894
Japón..	1.642	3.063	3.402	3.655	3.711
Noruega..	1.923	2.285	2.299	2.326	2.555
Suecia..	992	1.037	1.092	1.146	1.215
ESPAÑA	833	1.094	1.169	1.163	1.120

✧ El seguro de los obreros del mar ✧

He aquí lo que dice la revista *Anales* sobre la Asamblea de Vigo:

“En los últimos días del mes de agosto, la ciudad de Vigo ha sido centro elegido por el Instituto Nacional de Previsión y sus Cajas colaboradoras para afirmar una vez más, con estrecho abrazo, sus lazos de familia.

El régimen de retiros obreros, que es base principal del sistema de seguros sociales del Instituto y de sus organismos cooperadores, ha sido la causa de esta última concentración del régimen del Instituto Nacional de Previsión, que con todas sus virtualidades y efusiones ha venido a ser una manifestación más de esa vida familiar y patriótica que, con espíritu creador de fuerzas expansivas, viene haciendo del régimen de previsión potente y eficaz factor constructivo en nuestra vida nacional.

Las reuniones o asambleas del Instituto Nacional de Previsión con sus Cajas colaboradoras son motor decisivo y potente en la vida de la previsión popular española, dando origen y fuerza a una serie de funciones del régimen que vigorizan y purifican constantemente sus actuaciones.

De estas reuniones o asambleas derivan, en efecto, grandes estímulos que los éxitos de cada Caja despiertan en todas ellas; firmes entusiasmos para llevar la obra común a la victoria; puros amores al bien social que realiza el régimen, y afanes de perfeccionamiento, que pasan a realidad con el contraste de procedimientos y sistemas.

Y todas estas derivaciones se funden en el fuego fecundo y creador de la amistad noble que se establece entre todos los elementos personales del Instituto Nacional de Previsión y de las Cajas colaboradoras, que se refleja en la vida de fraternidad sincera que llevan dichos organismos y que se traduce en la mayor intensidad del bien social que realizan y en la mayor eficacia de su acción y obra pública.

Desde este punto de vista, la Asamblea de Vigo puede citarse como ejemplar en nuestra vida de previsión, por la fuerza de cohesión que ha desarrollado entre nuestros organismos, por el estudio práctico que todos ellos han realizado de materias del trabajo, interesantísimas para el retiro obrero, y por los impulsos y entusiasmos que todas nuestras Cajas han recogido en la Asamblea y ha llevado a sus localidades, para desarrollarlos en provecho del seguro obrero.

La Asamblea de Vigo ha sido organizada y celebrada para el seguro de los obreros del mar, y por esto han actuado en ella, bejo la presidencia del Instituto Nacional de Previsión, las Cajas colaboradoras del litoral de España, que son las directamente interesadas en dicho seguro; pero en su labor han sido acompañadas por las manifestaciones de recuerdo y amistad de las Cajas colaboradoras del interior, que se han asociado cariñosamente a su patriótico trabajo.

Han integrado, pues, la Asamblea de Vigo, además del Instituto Nacional de Previsión, las Cajas colaboradoras siguientes:

Cajas de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, Cataluña y Baleares.

Caja de Previsión social de Andalucía Oriental.

Caja de Seguros sociales y de Ahorros de Andalucía Occidental.

Caja Asturiana de Previsión Social.

Caja Gallega de Previsión.

Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa.

Caja Regional Murciana Albacetense.

Caja de Previsión social del Reino de Valencia.

Caja de Ahorros Vizcaína.

En el desarrollo del retiro obrero, la Asamblea de Vigo señala punto de partida para la intensificación de este régimen en el importante sector marítimo de nuestra vida nacional.

Al iniciarse el régimen en 1921, la primera preocupación de sus órganos activos fué la afiliación de los obreros de la industria y del comercio, que por su número y situación de vida afectaban más visiblemente a la normalidad de nuestra economía popular, y que por su forma de trabajo se adaptaban con claridad y precisión a los preceptos adjetivos y de procedimiento del régimen.

Dos grandes sectores de nuestra vida obrera quedaron en aquellos primeros momentos, si no olvidados, algo desatendidos, por requerir sus circunstancias estudio especial para hallar las formas y sistemas más adecuados para la práctica de su seguro; fueron dichos sectores el agrícola y el marítimo.

Asegurado el éxito general del régimen, el Instituto Nacional de Previsión y sus Cajas colaboradoras creyeron llegado el momento de atender con firmeza a los problemas de afiliación de dichos dos sectores, y por esto en junio de 1924 se

celebró la Asamblea de Burgos, dedicada al sector agrícola, y por esto se acaba de celebrar ahora la Asamblea de Vigo, reservada al sector marítimo.

Nuestro régimen sigue siempre en todas sus actuaciones la orientación de basar sus estudios en hechos y realidades, y al emprender con decisión el estudio y solución de los problemas del seguro relacionados con la vida marítima, hubo de elegir como escuela de enseñanzas prácticas la tierra gallega, tan espléndida en manifestaciones y modalidades de los trabajos del mar, y hubo de hacer esta elección porque el seguro del personal dedicado a la gran navegación, que no tiene quizá su representación más importante en Galicia, es ya hecho consumado que no exige grandes estudios, y porque la afiliación al retiro de los obreros del mar, que se halla todavía pendiente de soluciones prácticas, es precisamente la que corresponde a las clases de trabajo marítimo que tienen su más genuina representación en las costas y puertos de Galicia.

Y por estas razones nuestro régimen hizo depositaria de la Asamblea a la Caja Gallega de Previsión, designando a la población de Vigo para realizar en ella sus trabajos.

La Asamblea de Vigo desarrolló sus actuaciones en dos orientaciones, si bien distintas, convergentes directamente a una misma finalidad protectora del trabajo marítimo, habiendo sido objeto de sus sesiones y de sus acuerdos dos órdenes de temas: los referentes a la afiliación de los trabajadores del mar en el régimen de retiros obreros y los encaminados a la aceptación de las proposiciones de la Caja Central de Crédito Marítimo para que las Cajas colaboradoras del Instituto Nacional de Previsión ejerzan funciones de cooperación con la referida Caja de Crédito Marítimo para el cumplimiento de sus fines en la vida de los Pósitos de pescadores.

Para la preparación de las conclusiones que habían de ser sometidas al pleno de la Asamblea se constituyeron ponencias, en las cuales estuvo representada la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros por su Director general y por el digno inspector regional de retiros obreros D. Juan Mon y Pascual.

Estas ponencias realizaron su labor en la forma amplia y abierta que adoptan siempre los organismos del régimen del Instituto Nacional de Previsión en todos sus trabajos.

Las sesiones de estas ponencias fueron asequibles a todos los asambleístas, y los ponentes recibieron con agradecimiento las observaciones e in-

tervenciones con que muchos de ellos cooperaron a sus trabajos de preparación, pudiendo afirmarse que, en realidad, las conclusiones, al ser sometidas al pleno de la Asamblea, llevaban ya en ellas mismas el espíritu y el sentir de todos los asambleístas, incorporado en la fusión de impresiones y de ideas previamente efectuada.

La Asamblea de Vigo no fué congregación de sabios para defender teorías, exponer doctrinas o desarrollar principios más o menos especulativos o de mera curiosidad científica. Fué reunión de hombres agrupados para llevar a un acervo común observaciones personales, conocimientos prácticos y resultancias de experiencia sobre hechos reales de la vida obrera marítima, para aprovechar luego las virtualidades del acervo común, aplicando sus enseñanzas a los sectores propios de las actividades de cada uno.

La Asamblea de Vigo tendrá su repercusión protectora de los obreros del mar en las actividades que todas las Cajas colaboradoras del litoral desplegarán para hacer efectivo el seguro de dichos obreros con la aplicación de los principios, acuerdos y conclusiones aprobados en la misma.

La Asamblea de Vigo influirá también, quizá, poderosamente en el desarrollo de los intereses de los pescadores, si, como consecuencia suya, las Cajas colaboradoras del Instituto Nacional de Previsión establecen relaciones de cooperación y funcionamiento con la Caja Central de Crédito Marítimo.

En esta relaciones pueden hallar solución muchos pequeños problemas de crédito que en la vida de las modestas industrias del mar se presentan frecuentemente, y en ellos puede encontrar satisfacción la conveniencia doméstica de poder amparar las eventualidades familiares en las combinaciones protectoras del ahorro. Y aquellos Pósitos de pescadores que en sus reglamentos han acogido ideales de carácter social pueden recibir también grandes apoyos de los impulsos y entusiasmos que nuestras Cajas sienten para realizar obras buenas."



Los Pósitos y la Asamblea.

El presidente de la Asamblea dió cuenta de la entrevista celebrada con el secretario de la Caja Central de Crédito Marítimo, Sr. Saralegui, que preside la Asamblea de la Federación de Pósitos Gallegos, mostrando el deseo de éstos de saludar a la

Asamblea de Previsión y cambiar con ella impresiones sobre asuntos de alta significación previsora.

Se mostró el agrado con que la Asamblea veía este contacto con tan interesante organismo, y se acordó recibir a una Comisión, que represente a dicha Federación, a la que ha de acompañar el señor Saralegui.

El Sr. Saralegui intervino en las distintas sesiones celebradas en Vigo. He aquí cómo da cuenta de su intervención en la sesión segunda la revista del Instituto Nacional de Previsión.

Atendiendo a la invitación de la Asamblea y a los deseos expresados por la Federación de Pósitos Gallegos, asistió el secretario de la Caja Central de Crédito Marítimo, D. Alfredo Saralegui.

El Sr. Jiménez hizo constar que, anticipándose al deseo expresado por la Federación de Pósitos Gallegos, se había indicado al Sr. Saralegui para que acudiese a esta Asamblea. Se congratulaba de su presencia, considerándole como un asambleísta más.

El Sr. Saralegui agradeció esta atención, dirigió un saludo a los asambleístas e hizo constar, en nombre de los Pósitos gallegos, su reconocimiento por el interés que muestra esta Asamblea en la aplicación de los seguros de vejez a los trabajadores del mar. Manifiesta que hubiera sido deseo de los delegados y representantes de los Pósitos el acudir todos a esta Asamblea; pero se lo han impedido las obligaciones imperiosas de su trabajo.

Hace constar su deseo de que se envíe a D. José Maluquer, consejero-delegado del Instituto Nacional de Previsión, un saludo muy expresivo y de agradecimiento por las frases que le dedicó en su telegrama de adhesión a la Asamblea.

Trata después la Asamblea de una de las importantes conclusiones adoptadas por la Asamblea de Pósitos, relativa al régimen obligatorio del seguro de vejez, y el Sr. Zumalacarregui, en una interesantísima disertación, hizo ver como existe una esencial coincidencia entre las conclusiones adoptadas por los Pósitos y las acordadas por esta Asamblea.

Precisamente a los Pósitos les han asaltado las dificultades que afluyen para realizar la afiliación y efectuar la cotización del personal marítimo, y para resolver sus dificultades, que también han llegado al Instituto y sus Cajas, se adoptaron, en la primera sesión de esta Asamblea, conclusiones de un gran valor práctico, principalmente para el caso en que los pescadores vayan a la parte, y sea difícil

fijar la temporada de trabajo, el promedio de tiempo y hombres por embarcación.

Existe, por lo tanto, una grata coincidencia entre lo que proponen los Pósitos y lo aprobado por la Asamblea. Nosotros lo que deseamos es que, de la cantidad que se destine del producto de la venta de la pesca, la organización profesional, el Pósito, en su caso, nos diga las jornadas de trabajo y los nombres de aquellos trabajadores a quienes haya de aplicarse el producto de lo recaudado, para la formación de sus pensiones de vejez.

La Asamblea, desde el primer momento, reconoció lo muy interesante que es la colaboración de estas entidades, y en la Caja de Valencia existe ya precedente de aplicación del régimen de retiro obrero utilizando la colaboración de un Pósito.

Habla el Sr. Saralegui, declarando haber oído con satisfacción estas manifestaciones. Cree que los Pósitos aceptarán el criterio expresado por esta Asamblea, y que, con su intervención, podrá obtenerse una pronta y eficaz aplicación del régimen para los pescadores, de tal manera, que si se celebrase una reunión dentro de seis meses o de un año, podría observarse el resultado positivo de su labor.

Se ofrece el Sr. Saralegui a hacer llegar a los Pósitos que han acudido a su Asamblea las conclusiones adoptadas por esta que celebra el Instituto con sus Cajas colaboradoras.

El Sr. Jiménez propone que se apruebe por unanimidad la declaración siguiente:

“La Asamblea, apreciando la afirmación del régimen legal de retiro obrero obligatorio, que suponen las conclusiones de la Asamblea de Federación de Pósitos, celebrada ayer en Vigo, entiende que las aspiraciones de los Pósitos tienen el cauce debido en la conclusión 4.ª de las que ayer aprobó la Asamblea de Previsión, y en las conclusiones que hoy acaba de aprobar, y reitera la consideración que la obra de los Pósitos le merece, en cuanto significa una actuación de la protección organizada para facilitar el cumplimiento de las leyes sociales.

Para hacer efectiva la armonía de las aspiraciones que ambas conclusiones encierran, debe entablarse rápida relación entre el Instituto Nacional de Previsión y la representación de la Asamblea de pescadores, evitando el que se aspire a la adopción de nuevas e innecesarias disposiciones legales.”



★ Informaciones del Extranjero ★

FRANCIA

Se ha verificado el lanzamiento del pesquero *Adriatique* en los astilleros del Sena con gran solemnidad, pues se ha querido celebrar el hecho de que astilleros franceses hayan llevado a cabo por primera vez la construcción de un *trawler* de alta mar, dando así un mentís a los que sostenían su incapacidad para ello. El buque ha sido botado en completo armamento, y partirá en seguida para la mar a empezar su servicio.

Otro buque igual será lanzado próximamente por los mismos astilleros.

* * *

—Por tercera vez en menos de dos años los armadores franceses han aumentado los sueldos de las tripulaciones. He aquí los principales actualmente:

Carpintero y contramaestre, 555 francos; segundo contramaestre, 540; fogonero, 525; marinero, 425-495; motorero, 265, y grumete, 200.

ITALIA

El Gobierno de Italia dedica parte de su atención a los medios conducentes al desarrollo de la pesca en vista de las grandes cantidades de numerario salidas del país en los últimos años a causa de la importación de productos extranjeros de pesca.

Para ello se piensa en una rápida intensificación, mejorando las embarcaciones y proveyéndolas de motores para poder ensanchar también el campo de acción.

A este propósito recuerda un periódico que la Marina de pesca italiana va mostrando un nuevo espíritu de iniciativa y su capacidad, participando en las grandes pesquerías de Islandia y Terranova.

Durante el mes de junio de 1926 entraron en los puertos de Italia 15.078 buques, con un tonelaje de 5.143.246 y 207.486 pasajeros, y salieron 14.474 buques, con 5.029.262 toneladas y 175.701 pasajeros.

Se ha publicado un Real decreto mejorando las pensiones de la Caja de inválidos de la Marina mercante y abreviando los períodos de navegación correspondientes. Los efectos de este decreto se cuentan a partir del 1.º de enero de 1926.

ALEMANIA

Los buques en construcción podrán ser hipotecados.—El presidente del Reich ha promulgado una ley que extiende a los buques en construcción la posibilidad de ser hipotecados. Estas hipotecas podrán hacerse desde que se haya puesto la quilla y se haya pagado una parte del precio de construcción. Se inscribirán en un Registro especial, y cuando se haya verificado el lanzamiento del buque, el acreedor deberá hacer inscribir la hipoteca en el asiento del buque.

Se cree que esta ley tendrá una favorable repercusión.

* * *

Una de las más importantes revistas alemanas, *Hansa*, consagra un editorial a la cuestión de la ley de las ocho horas a bordo de los buques mercantes. Atribuye a Francia la iniciativa para su adopción, temiendo que en la Conferencia de Ginebra de 1928, que debe decidir la cuestión, obtenga mayoría de votos con los de las naciones que tienen poco interés en aquélla, como Yugoslavia, Polonia, Checoslovaquia, Rumanía y Letonia.

Terminando diciendo que la influencia francesa, que por razones políticas ha introducido en su país la ley de las ocho horas, ha determinado la actitud de la Unión Internacional de Oficiales de la Marina mercante, la cual ha tratado de incompletas e injustas las Convenciones actuales, que no fijan las horas de trabajo.

La lectura de este artículo ha provocado una protesta enérgica por parte del secretario de la Unión Internacional de Oficiales de la Marina mercante, el cual hace resaltar que no se trata de política al querer implantar la ley de las ocho horas, sino de una reforma social interesante para los marinos de todos los países, y que si el presidente de la mencionada Asociación es actualmente francés, mañana podrá pertenecer a cualquier otra nacionalidad, contando el Consejo directivo con miembros de todas las demás naciones.

BELGICA

Amberes.—El *Times* ha enviado un redactor a Amberes para darse cuenta del estado del puerto. El artículo publicado por el gran periódico inglés termina reconociendo el próspero estado del puerto, que hace cuatrocientos años era el mayor de Europa y hoy hace la competencia a Róterdam y Hamburgo, asegurándole la preponderancia sus grandes ventajas naturales, como son la seguridad que ofrece el Escalda, quedando en él los buques al abrigo de los temporales; sus excelentes comunicaciones por tierra y por agua con los países más poblados del norte de Europa y de la Europa Central, así como su proximidad a una gran región industrial.

RÚSIA

Los servicios regulares de la flota mercante soviética.—Según la *Vie Economique des Soviets*, existen ya ocho servicios rápidos y regulares entre los puertos de la Unión soviética y los del extranjero. Estos servicios, subvencionados por el Estado con 500.000 rublos anuales, son los siguientes: Leningrado-Londres, Leningrado-Hamburgo, Leningrado-Hamburgo-Liverpool-Odesa, Odesa-Jafa, Odesa-Vladivostok, Vladivostok-Shanghai (línea directa) y Vladivostok-Shanghai (de cabotaje) y, por último, Vladivostok-Cantón.

PÁGINA HUMORÍSTICA

EL PINGUINO

Es el animal más caprichoso que existe. Figuraos por un momento las regiones frías del cabo de Hornos, y allí, en solitaria planicie, de gran extensión, compactas filas de estos *soldados, de pie*, en perfecta alineación y



VIENDO EL CALADO

—Qué Pascual, ¿ha subido ya mucho la marea?
—No todo lo suficiente para que se pueda bañar el señorito.

(De *La Voz*, Madrid)

con una *seriedad* que imita la de los reclutas cuando por primera vez forman en filas.

Este ave *anfibia*, dotada de pico largo y pies de *palmito*, alcanza, a veces, más de medio metro de altura. No tiene alas ni plumas, propiamente dichas; cubre su cuerpo una envoltura que pudiéramos calificar intermedia entre la pluma y la piel común, poseyendo, además, dos aletas o brazuelos pequeños, semejantes a los de la foca, que les sirven para moverse, azotando el mar.

En tierra sus movimientos son desmañados y torpes: camina a saltos, de la manera más desairada. Cuando bajan una pendiente, se dejan caer y rodar, porque pierden el equilibrio, y van, dando tumbos y vaivenes, hasta parar en el mar, en que se sumergen, para salir, al fin, nadando con gran celeridad.

A veces se alejan del mar y se les ve en grupos de dos o tres, y aun aislados. Dan un graznido particular que asemeja la voz humana, emitiendo gritos inarticulados, tan perfectos, que si una de estas aves chillaba en horizonte calmoso y sereno, donde nada se ve, puede confundirse con desesperados gritos de auxilio pedidos por hombre que se hallara en la agonía.

Conviene recordar al lector que estamos hablando del pingüino, no del *pollo bien*, ni del *pollo pera*, que si son caprichosos con sus pantalones chanchullos y sus chaquetas entalladas, todavía tienen que aprender mucho del pingüino.

CHISTES Y SUCEDIDOS

—¿Cuál es el pez que tiene la cabeza más distante de la cola?—le preguntaron a uno.

—El bacalao—contestó—, porque tiene la cola en España y la cabeza en Escocia.

—¿Qué pez se parece más a un cesante?

—El pez... espada.

—¿Dónde vas?

—A América.

—¿Y si el barco se va a pique?

—Pues si me gusta, me quedo en Pique?

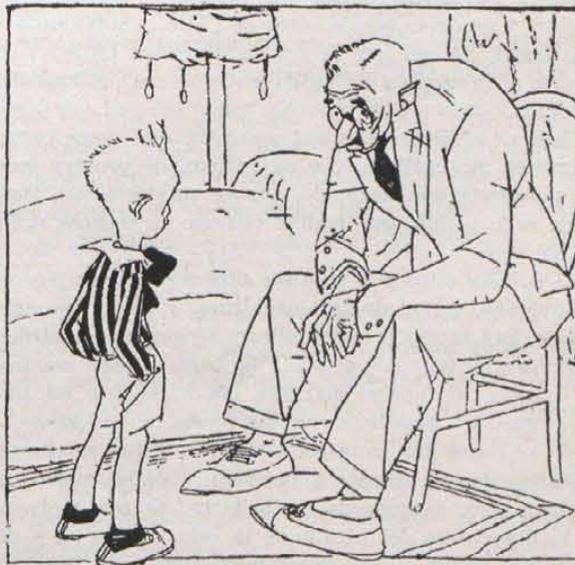
En alta mar, el pasajero de un barco, que había tomado billete de cubierta y que estaba completamente mareado, preguntó al camarero:

—¿No hay una litera vacía?

—Sí; pero está en un camarote donde viaja un negro.

—Le doy a usted una gratificación si puedo pasar allí la noche y si me despierta temprano para desembarcar en la población de...

Se hizo el trato. El viajero se acostó en la litera y



El padre (preguntando al chico al retorno de una excursión escolar):

¿Qué hace el maestro cuando os lleva al mar?

El chico. Nada.

El padre. Ya decía yo que ese maestro era un vago.

perdió en seguida la noción de todo; el mareo lo había dominado totalmente.

En el camarote se habían dejado los marineros los botes de pintura, con la que estaban dejando el barco como nuevo. Al ser de día fueron por ellos, y como era

gente de buen humor, pensaron poner a tono al viajero blanco con el viajero negro, y, en efecto, le barnizaron la cara totalmente.

Próximo el barco al puerto de..., el camarero, desde la puerta del camarote, dió grandes voces al viajero para que se levantara. Lo hizo así; pero al colocarse ante el espejo para lavarse, exclamó:

—¡Maldito sea el camarero! ¡Pues no ha levantado al negro por levantarme a mí!

NOTICIAS

Muchas gracias.

La revista colombiana *La Rábida*, del ilustre Marchena Colombo, nuestro distinguido compañero, publicó un cariñoso suelto dedicado a ESPAÑA MARÍTIMA y a los que en ella trabajamos.

La nota fraternal, obra de nuestro amigo y colaborador Bersandín, nos produjo viva complacencia.

Agradecemos a la simpática revista, que tanto labora en favor de la penetración espiritual de los pueblos de nuestra lengua, sus palabras de aliento.



De Hispanoamérica

La explotación científica de la ostra en Chile.

La señora Laurencia de Solminihae ha hecho importantes declaraciones sobre la explotación científica de la ostra en Chile. Helas aquí:

Después de hacer notar que Chile y Brasil son en América los únicos países que poseen camas de ostras madres y de decir que la ostra de Chile es superior a la del Brasil, agregó que la ostreicultura en Chile, o sea el arte y la ciencia de cultivar las ostras, es casi desconocida.

Chile es el único país sudamericano que posee bancos naturales, susceptibles, con su cultivo, de proveer todos los países vecinos, haciendo con ese producto una fuente de exportación, que podría cifrarse en muchos millones de pesos al año.

El trabajo ostreícola requiere tantos y tal vez más conocimientos que el de la agricultura, y como hay agrónomos, hay también ostreicultores técnicos y científicos, a quienes corresponde estudiar la fauna y flora marinas, los climas, los fondos marinos, las corrientes, las temperaturas, las densidades de las aguas de los países ostreícolas o que desean ostreicólizarse; necesitan conocer los enemigos de ese molusco y también saber los medios necesarios para la engorda de la ostra, ya que si mayor es la hipertrofia del hígado de la ostra, más fina y más apetecida resulta a los verdaderos «finos gourmets». Incumbe también al ostreicultor saber hacer comerciábiles las ostras de ciertos bancos que carecen de salubridad, etcétera.

El público cree —continúa la señora de Solminihae— que las ostras se reproducen como el pasto malo de los campos. Si bien es cierto que cada ostra produce dos millones de huevos anualmente, hay que contar con que al estado natural una ostra sobre seis, es decir, un hue-

vo sobre seis millones llega al estado adulto o de consumo. Los peccs, que apetece el embrión de la ostra, esperan con paciencia la hora en que ese pequeño animal se desprende del mundo de huevos que encierra su concha, y si pronto, al salir en libertad esos microscópicos embriones, provistos de innumerables patitas, que les sirven para nadar, no encuentran un punto de apoyo, las colonias enteras son devoradas por los peccs, y si algunos se escapan son llevados por la marea a las playas, donde no tardan en morir secadas por el aire y el sol. Si, por el contrario, encuentran pronto donde pegarse, pierden inmediatamente sus aparatos nadadores, fijándose definitivamente sobre los colectores, de donde, a los pocos meses, las pequeñas ostras son desprendidas una por una para ser llevadas a los parques de crianza; si no se toma esa precaución se ahogan unas con otras, y las que sobreviven toman una forma defectuosa, quedando entonces la mayor parte del tiempo invendibles.

Para su desarrollo normal, la ostra necesita de lugares planos, abrigados, y cierta extensión de terreno; la práctica ha demostrado a los ostreicultores que no debe colocarse más de 80 a 100 ostras por metro cuadrado.



Reales órdenes de Pesca. 15 a 30 de septiembre de 1926.

Real orden de 28 de septiembre de 1926 (D. O. 220). Dispone que dentro de la Dirección General de Pesca se constituya una Comisión Central de Estadística que enlace las dos Secciones de dicha Dirección en esta función. Señala el personal que la habrá de constituir, y dispone que se abra un concurso entre los Jefes de la Armada y asimilados, inferiores a Capitán de navío, para proveer las plazas de Inspectores o Delegados de Pesca de las regiones del Noroeste y de Canarias.

Real orden de 7 de septiembre de 1926 (D. O. 221).—Aprueba la elección hecha para vocales y suplentes de las nuevas Juntas de Pesca de la provincia marítima de Valencia.

Real orden de 14 de octubre de 1926 (D. O. núm. 233). Nombra alumnos de los cursos técnico-prácticos de Oceanografía, Química del mar y Biología aplicada a la pesca, que se dan en la Dirección General de Pesca, a los señores que se indican, los cuales reúnen las condiciones exigidas en la convocatoria publicada con arreglo a la Real orden de 14 de septiembre de 1926.

Real orden de 13 de octubre de 1926 (D. O. núm. 233). Desestima la petición del Presidente de la Unión de fabricantes de conservas de Galicia, que pedía, en tanto no haya buques a propósito para la vigilancia de la pesca, se le permitiera embarcar en un número prudencial de vapores de pesca dos marineros de guerra por unidad para que observen las operaciones de los vapores que los conduzcan y de los que operen en sus proximidades. Se funda la negativa en la falta de preparación del marinero para apreciar distancias en la mar, tomar empujaciones, verificar sondeos y algunas veces el desconocimiento de los procedimientos de pesca empleados en algunos artes y sus reglamentos harían que sus informes fueran poco exactos y sus gestiones ineficaces.

Real orden de 14 de octubre de 1926 (D. O. núm. 234). Confiere comisión indemnizable del servicio por veinte días de duración al Director General de Pesca, don Odón de Buen, en unión del Capitán de Navío D. León Herrero, para que se trasladen a Mónaco con motivo de las reuniones de la Oficina Internacional de Hidrografía, debiendo detenerse en París a la ida o a la vuelta del viaje.

Real orden de 19 de octubre de 1926 (D. O. núm. 239). Nombra profesor agregado al Instituto Español de Oceanografía (Sección 1.ª de la Dirección General de Pesca) a D. Victoriano RIVERA, catedrático de Historia natural del Instituto de Huesca.

Real orden de 19 de octubre de 1926 (D. O. núm. 241). Niega al alcalde de Amposta (Tarragona) la petición que hacía en nombre de aquella Corporación municipal para poder cazar aves acuáticas en los lagos, encañizada y taneada, y destinar su producto al saneamiento de los alrededores de dichos lagos.

Real orden de 19 de octubre de 1926 (D. O. núm. 242). Concede autorización para instalar dos cetárcas de langosta en el canal de San José en el pueblo de Soto de la Mancha al vecino de Santander D. Gerardo Vázquez.



Vacantes de prácticos de número

Según nuestras noticias, existen actualmente en nuestros puertos las siguientes vacantes: una en el puerto de Huelva y otra en el de Ayamonte, cuya provisión ha sido ordenada por la Dirección general de Navegación. Fué aprobada la creación de tres plazas, dos de ellas en el puerto de Lastres, distrito de Villaviciosa, y la otra en el de Santa Pola (Alicante).



Maniobras de las máquinas de los buques desde el puente

La mayor parte de los buques japoneses tienen instalado un dispositivo eléctrico, inventado por el doctor K. Ito, director de los astilleros de Nagasaki (Japón), por medio del cual el comandante de un buque puede maniobrar las máquinas desde el puente, ponerlas en marcha, parar, dar atrás, etc., suprimiendo el telégrafo de las máquinas hoy usado para transmitir las órdenes y el maquinista intermediario.

Con ello se consigue una mayor rapidez de ejecución, ganando un tiempo que puede ser precioso en las maniobras para evitar un abordaje, hacer una atracada difícil, zafarse de un bajo, mina o torpedo, verificar una maniobra con mar gruesca, fondicar, etc. Además se evitan los errores de transmisión, que han ocasionado en algún caso funestos resultados.

El aparato fué por primera vez ensayado en 1916 con el vapor *Ouru Maru*, el cual tenía máquinas alternativas; pero posteriormente se ha ido instalando en otros buques con turbinas, y resulta aún con mayor ventaja. En caso de avería del mismo, no impide el funcionamiento de los medios ordinarios de transmisión de órdenes.

La salud moral y física de los marinos

Por su importancia para la salud moral y física de los marinos y para librarles de las explotaciones de que son objeto en los puertos, publicamos a continuación el informe presentado a la Comisión paritaria marítima de la Oficina Internacional del Trabajo por la subcomisión constituida por Mr. T. Salvesen y Mr. J. Havelock Wilson acerca de las medidas que deben adoptarse en los puertos para mejorar las condiciones de estancia de los marinos cuando se hallen en tierra.

En virtud de ese informe, la IX Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el acuerdo de tratar de tan importante asunto en la próxima Conferencia dedicada a asuntos marítimos, que probablemente tendrá lugar el año 1928.

Copia del informe de referencia.

«La Comisión propone a la Comisión paritaria que examine si debe someterse todo el problema a la IX Conferencia Internacional del Trabajo, que se reunirá en junio próximo, a fin de que pueda adoptar un acuerdo a este respecto. La Comisión propone que se examinen los siguientes puntos:

A. 1.º Las autoridades locales, principalmente las de los puertos de importancia, deberían crear Comisiones, formadas por personas competentes de ambos sexos, en las que estuvieran representados los armadores y marinos, con objeto de investigar, de acuerdo con las autoridades públicas, las condiciones del puerto y sus alrededores. Estas Comisiones deberían gozar de todas las facilidades y poderes necesarios, y les competiría proponer las medidas destinadas a mejorar las condiciones existentes, teniendo en cuenta, no sólo estos puntos, sino algunos otros que hubiese lugar a indicar.

2.º Fijación y aplicación de una hora determinada de cierre de todos los establecimientos que vendan bebidas alcohólicas en los puertos o en sus alrededores. Se recomienda que la hora de cierre no pase de las diez de la noche.

3.º Prohibición de vender sin licencia narcóticos, así como utilizarlos, castigándose severamente las trasgresiones.

4.º Reducción del número de tabernas en el interior o alrededores de la zona de los muelles. Los establecimientos de categoría inferior deberán ser clausurados lo más pronto posible.

5.º Prohibir que las mujeres sirvan en los establecimientos de bebidas alcohólicas, prohibiéndose asimismo que los marinos se alberguen en ellos.

Las casas de dormir deberían estar sometidas a una vigilancia oficial o poseer licencia especial.

6.º Registro médico muy severo de las mujeres que sostienen relaciones ilegítimas con los hombres; el contagio de las enfermedades venéreas debería considerarse como un delito merecedor de castigo; adopción de medidas profilácticas contra las enfermedades venéreas.

7.º Prohibir que los vendedores ambulantes y otras personas no autorizadas suban a bordo de los buques. Las personas que tengan necesidad, por razón de sus negocios, de subir a bordo, deberían tener su correspondiente permiso. Los alrededores de los muelles deberían estar, en lo posible, vallados.

8.º Control severo de los barqueros.

9.º Empleo de fuerzas de Policía bien remuneradas y de toda confianza, encargadas de hacer cumplir la ley en el puerto y sus alrededores, procurando establecer una colaboración práctica entre los cónsules y las autoridades públicas. Los marinos detenidos deberían gozar de las mayores facilidades para comunicar con sus cónsules.

10. Alumbrado suficiente en los muelles y demás lugares donde estén anclados los buques.

11. Recogida de todos los vagabundos y gente maleante que pululan por los puertos. Debería obligarse a estos individuos a trabajar, y en caso de que fueran extranjeros, repatriarlos.

12. Control de las agencias particulares de colocación.

B. 1. Con objeto de alejar a los marinos de lugares perniciosos, se recomienda se pongan a su disposición salas de refrescos y recreo. Estas salas deben ser de aspecto alegre y atractivo, pudiéndose comer y beber en ellas a precios módicos. En dichos lugares deberían encontrarse periódicos de diferentes países.

2. Acceso fácil y poco costoso a los lugares de esparcimiento y a los sitios interesantes de la población. Los marinos deberían poseer un permiso para desembarcar, el cual les daría derecho a una reducción del precio en los medios de locomoción y gozar de otras ventajas. Deberían existir folletos destinados a dar a las dotaciones toda clase de informes.

3. Facilidades de admisión en los hospitales, en los cuales podrían entrar los representantes de todas las religiones.

4. Los buques deberán poseer una biblioteca para uso de la tripulación.

5. Los marinos que lleven sus papeles nacionales en regla deberían estar dispensados de los gastos ocasionados por la adquisición de pasaportes y otros documentos.

6. Debería adoptarse y hacer efectivo el Convenio internacional de 1923-24, relativo a la supresión de la circulación y del comercio de publicaciones obscenas.

7. Remitir a las familias una parte muy importante de los sueldos de los marinos, quienes sólo recibirían mínimas cantidades.

8. La Oficina Internacional del Trabajo seguiría los progresos realizados por esta obra, dando cuenta periódicamente de los mismos.



Un acto simpático

En Adra (Almería), se verificó el hermoso acto de imponer la medalla de Salvamento de Náufragos al carabinero de la Armada D. Luis Albarracín Hernández y concesión de donativos al mismo y al celador del puerto D. Francisco Falcón, marinero Francisco Romero Ortega, carabinero Antonio Jardo Molina, guardia civil José Fernández Luque, práctico del puerto D. Antonio López Antequera, peón caminero Manuel Jódar y paisanos Antonio López Lloret, Antonio Gómez, Antonio Sánchez y Carlos Orbera, como premio a la abnegación y heroísmo de todos ellos, que con riesgo de sus vidas salvaron la tripulación del vapor *Sac 3*, que encalló en aquella playa el día 12 de febrero último a causa de un horroroso temporal.

A tan simpático acto, presidido por el señor ayudante de Marina del puerto, D. Ginés Díaz Vivancos, y por el capitán de Carabineros D. Rafael Martínez Sansón, con presencia de las demás autoridades locales y corresponsales de la Prensa de la capital, asistió una numerosa y distinguida concurrencia y un ramillete de hermosas señoritas.

Formada la fuerza de Carabineros libre de servicio, Guardia civil y los premiados, el señor ayudante de Marina ordenó se diese lectura por el señor Falcón al oficio del señor presidente del Consejo Supremo de la Sociedad de Salvamento de Náufragos, y después de breves y elocuentes palabras procedió a la imposición de la medalla al carabinero Sr. Albarracín y al reparto de los donativos entre los agraciados. Volvió a dirigir la palabra a los numerosos concurrentes, dándoles gracias por haber prestado solemnidad al acto con su asistencia, y en breve y sentido párrafo les requirió para que en todo momento aún en esfuerzos y cariño para acudir en ayuda de los que, como entonces, se encuentren en peligro de perder vidas y haciendas.



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

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

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 ocho días vista, salvo orden en contra del anunciante o del suscriptor.

ROBERTO BARRUSO

BILBAO :: BERMEO :: SANTANDER

EFFECTOS PARA LA PESCA, REDES E HILOS
- MOTORES MARINOS DE 4 A 40 HP. -

Henao, núm. 30.-Teléfono núm. 1596

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, Curaçao, 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, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port-Said, Suez, Colombo, Singapoore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobe y Yokoama.

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.

COMPañÍA NAVIERA FIERROS (S. A.)

OVIEDO

Vapores

Juan Manuel Urquijo.....	3.200 toneladas
Alfonso Fierro.....	2.350 »
Valentín Fierro.....	600 »

NAVIERA CATALANA S. A.

Vapores

Freixa 1.	1.300 toneladas
Freixa 2.	950 »
Freixa 3.	300 »

Dirección: ENRIQUE FREIXA

Cristina, 5, bajo. -:- Teléfono 1.585 A.

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 / PARÍS (8.º)

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

Hulleras de Sabero y Anexas, S. A.

— BILBAO —

Briqueta especial para vapores de pesca.
Cok metalúrgico superior para fundiciones.
Carbones gruesos y menudos.

FACILIDAD EN EL CARGUE - SERVICIO PERMANENTE

DEPOSITO DE CARBONES EN
LUCHANA (Bilbao)

RIO CADAGUA Teléfono 5.150

OFICINA CENTRAL:
BILBAO, Gran Vía, 3, 2.º - Teléfono 704

OFICINA EN MADRID:
Alcalá, 16, 3.º - Teléfono 48-86 M.

APARTADO DE CORREOS NUMERO 241

BILBAO

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.

TELÉFONOS: PASAJES DE SAN PEDRO, NÚM. 99.
PASAJES ANCHO, NÚM. 25.
SAN SEBASTIÁN, NÚM. 21-84

Dirección telefónica y telegráfica: -ARVE-PASAJES
PASAJES (Guipúzcoa).

LUBRIFICANTES ALBANY

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

JUAN MUÑOZ

Paseo del General Macías Muro, X

MELILLA

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», «Golden 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.

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.



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-Said-Bombay, Karachee, Madras y Calcuta; con trasbordo en Marsella, *a for fait*, 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

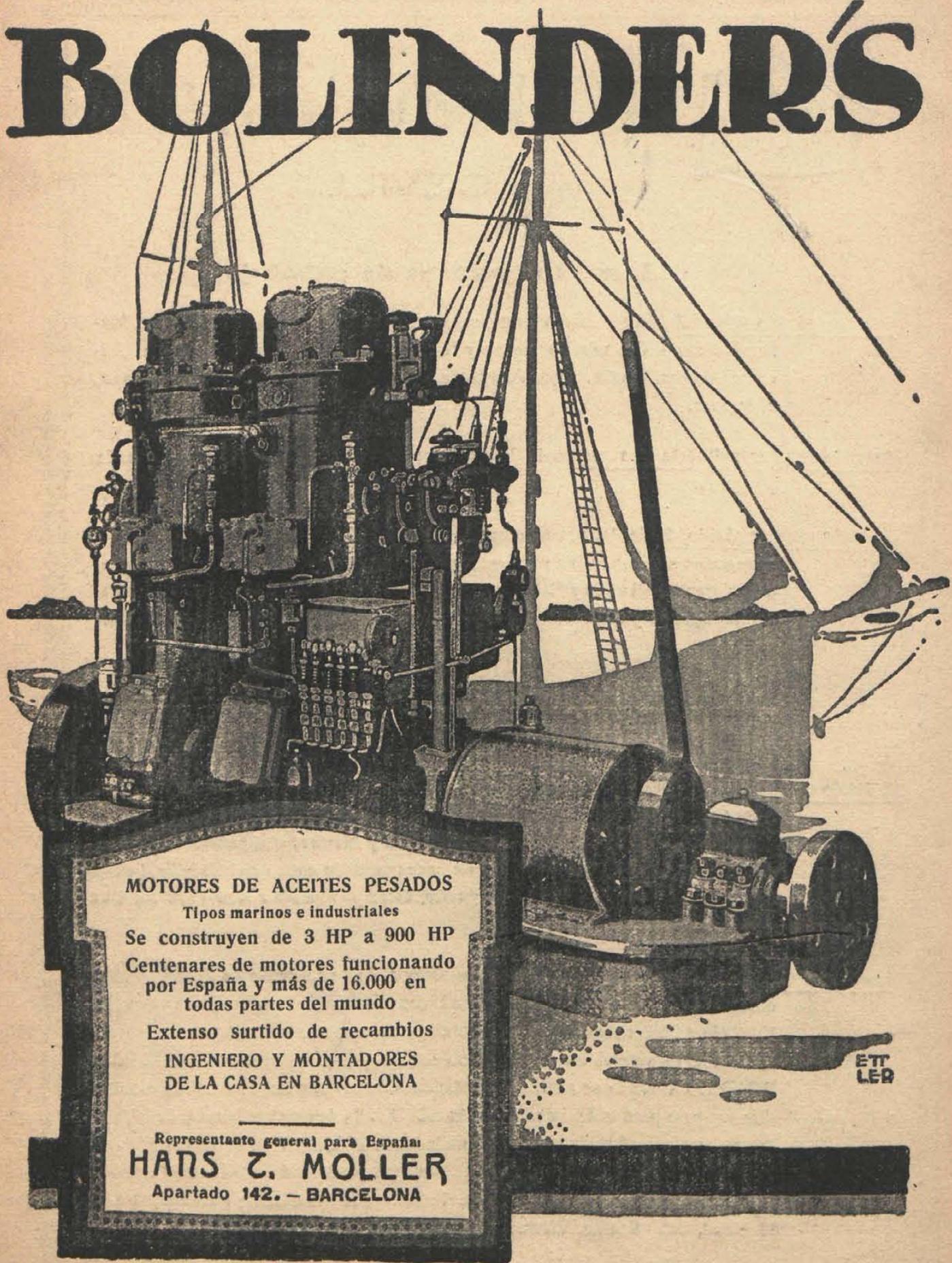
Servicio regular quincenal entre Génova, Liborno, Marsella, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Málaga, New-York y viceversa; admitiendo también mercancías procedentes de y para otros puertos de la Península y Marruecos español.

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, Wásh.—Tacoma, Wásh.

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