



AÑO V

GIJON 15 DE MARZO DE 1934

NÚM. 82

VARADERO DEL FOMENTO

PROPIETARIO: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS

para las operaciones de subida, bajada y estancia

SOLICITEN TARIFA DE PRECIOS



SUAREZ Y C.^{IA} S. A.

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Telegramas fonemas } SUARECES

José Pérez Fernández

CARBONES CARDIFF Y DE ASTURIAS. SAL
CONSIGNACIONES Y FLETAMENTOS
EXPORTACIÓN DE PUNTAL DE PINO PARA MINAS
SEGUROS MARÍTIMOS
COMISARÍA DE AVERÍAS

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Villagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocia, f3.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.º
Apartado 375
Teléfono 92930

MADRID

Dirección telegráfica:
C. ORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

MALLETAS ABACA :-; MALLETAS ALAMBRADAS
RETENIDAS :-; ARRIZANES :-; CORDELERIA DE TODAS CLASES
HILOS PARA REDES :-; HILOS PARA FLOTADORES



Fabricación mecánica con el más moderno utillaje. — Selección de las fibras apropiadas a cada manufactura para su mayor perfección y rendimiento. El consumo nacional aprecia desde muchos años la calidad de nuestros productos como garantía de su resultado.



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

Cordelería Mecánica Pardo Baras, S. A., Barcelona.

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.



"EL ÁNCORA"

EFEKTOS NAVALES

Amiantos - Gomas - Empaquetaduras - Cables de acero - Estachas - Calabrotos

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38
Direc. Telg.: **ÁNCORA**

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones de Banca y Bolsa. - Giros, préstamos, descuentos, depósitos, cartas de crédito, etc., etc.
Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: **BANMINAS**

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ

EFEKTOS NAVALES

Materiales de Construcción
Depositarios del material
para techar PIZARRITA

M. de San Esteban, 7-A GIJON

SCOTT'S CODE 10 TH.

Teléfonos 30900, 30908 y 30909

Dirección { Telegráfica
Telefónica }

Ferrer-Grao
Peset-Madrid
Peset-Tarragona
Suñer-Sete
Suñer-Burdeos

FERRER PESET, S. A.

NAVIEROS - CONSIGNATARIOS - AGENTES DE ADUANAS

Agentes de la Compañía Naviera SOTA Y AZNAR, de Bilbao

SUCURSALES: MADRID, Nicolás María Rivero, 4 y 6 - TARRAGONA, Rebolledo, 19

Casa en Sete (Francia) Ferrer Peset & Viguier, 10, Quai de Bosc

Casa en Burdeos (Francia) Ferrer Peset & Viguier, 72, Cours de L'Intendance

GRAO - VALENCIA, MUELLE, 10 Y 11

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo SANTANDER

VAPORES

Astillero.	480 tons.
Juanes	200 >
Aller.	200 >
Vito	180 >

Representante de los Cementos Portland «Rezola», de San Sebastián

Telefonemas { LAFUENTELORZA Telefonos { Domicilio: 1.722
Telegramas { Oficina: 1.187

MOWINCKEL & ARTECHE Ltda.

BILBAO

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
FLETAMENTOS, SEGUROS, TRÁNSITOS

TELÉFONO 10219 Código A. B. C. E.^a ed. mejorada

TELEGRAMAS: «MOWINCKEL»

OFICINAS: SENDEJA, 6 y 7

FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57
Teléfono 1321



Cabrales, 30-32
Apartado 8

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA-QUINCALLA-LOZA Y CRISTAL
Especialidad en toda clase de herramientas para obras públicas, para mecánica y carpintería :: Batería de cocina :: Servicios mesa :: Cuchillería
Contadores para agua marcas "Aster" y "Delaunet" :: Ladrillos refractarios y Trefilería en general.

José Fernández Ruiz

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES
GIJÓN-MUSEL

AGENTE DE

VAPORES COSTEROS S. A., BILBAO

D/S A/S SPANSKELINJEN

FRED OLSEN & C.^o

OSLO

ITALIA (Flotas reunidas)

GOSULICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGACIONE GENERALE

GENOVA

Direcciones: { CORREO: APARTADO N.º 4
TELEGRAMAS-TELEFONEMAS: RUIZ
TELEFONO N.º 20-36

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4

GIJÓN

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

JOSÉ MARÍA CANDINA

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS - SEGUROS

COMPRA - VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: CANDINA

Teléfonos N.ºs 11721 y 18609

Apartado N.º 520



Buenos Aires, 4

BILBAO

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de
Pinturas «Internacional»

Armadores de Buques

Vapor "Lolita A."..... 2.600 tons.

» "Juan Artaza" 600 »

» "José María".. 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonanza"

Vapor "Beduria" Vapor "Urola"

» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: ARTAZA

Teléfonos { Oficina 5025
» 5259
Almacén pinturas 5157
» carbón . 5250
Domicilio 5115

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

LIQUIDADOR DE AVERÍAS

LUIS HERMIDA HIGUERAS

CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10 DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
 MADRID TELÉFONO 35.577

Joaquín Davila y Comp.^a

VIGO

Consignatarios de Buques
 Carbones-Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN-MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
 Carbones - Fletamentos



VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

LUIS ADARO.....	3 400 Tons.
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 >
MARUJA Y AURORA...	6 850 >

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

Suministro rápido de carboneras a precios reducidos, para los puertos de
 Gijon, Musel, Avilés y San Esteban de Pravia



AÑO V

GIJON 15 DE MARZO DE 1934

NÚM. 82

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

EL PROBLEMA HULLERO

Urge una verdadera y definitiva solución

Al enfrentarse el Gobierno con el problema hullero y tomar oficialmente cartas en el asunto, vista la angustiosa situación de esta industria, fijó el plazo que creyó necesario para dar con la solución que evitase el progresivo quebranto de dicha riqueza, que adquiriría tonos de insostenible. Después de algún tiempo, procedió al nombramiento de representaciones patronales, obreras y consumidoras al objeto de que éstas expusieran, a su buen modo de ver, aquellas medidas que deberían adoptarse para la normal marcha de esta actividad. Hubo, pues, distintas reuniones y visitas a la cuenca minera asturiana, transcurriendo el tiempo en estas idas y venidas, y llegando el plazo señalado sin una fórmula que mereciese la aprobación general. Ante esto, no quedó más remedio que fijar otra nueva fecha a la que también se llegó sin la solución esperada y vencida ésta se dió otra larga más, emplazándose para el 28 de febrero último, pero ya con la promesa de que para entonces no habría nuevas prórrogas.

Mas, como nos temíamos, porque tantas

dilaciones nos han hecho completamente ex-cépticos, llegó el mes de marzo y la solución tantas veces prometida, ha quedado limitada a una Orden del Ministro de Industria y Comercio de fecha 9 corriente, que inserta la «Gaceta» del 14, por la que se dispone que «para poder atender al pago del capital e intereses del préstamo concertado entre el Banco de Crédito Industrial y el Comité Ejecutivo de Combustibles y con carácter de transitoriedad hasta que por el Gobierno se resuelva definitivamente el problema de auxilio o protección a la industria hullera, a partir del día 10 del mes actual se eleve en pesetas 0,40 por tonelada los precios vigentes de tasa de los carbones asturianos a las industrias obligadas».

Es este un nuevo paño caliente que se aplica al problema hullero tan necesitado de una definitiva solución, pues si bien es cierto que el mercado hullero se ha sentido reanimado en estos últimos meses, ¿a qué conduce esta mejoría de demandas? Para las minas, a ningún buen fin, puesto que en su mayoría

extraen y venden el combustible sin margen de utilidad y en muchos casos con importantes pérdidas, al no estar equiparados los precios actuales a los gastos de explotación que hoy día han de soportar, ya que los cuarenta céntimos en que ahora se elevan los precios han de ser ingresados íntegros en la Tesorería del Comité Ejecutivo de Combustibles.

La vida económica de las empresas está completamente destrozada, pues no en balde han sostenido desde dos años acá una existencia ruinosa, solo en espera que por los Poderes Públicos se adoptaran medidas encaminadas a normalizar esta industria. Pero nada radical se ha hecho y cuando más fueron disposiciones que aparecieron en la «Gaceta», pero que no llegaron a la realidad. Es al presente tan precario el estado de toda la cuenca hullera asturiana, que no puede uno dejar de sentirse apenado al contemplar aquellos pueblos, que antes tenían una intensa vida industrial, y que hoy día están muertos y amenazados por el hambre. La mayoría de los comerciantes e industriales allí establecidos han cerrado sus puertas no sin antes arruinarse, dados los créditos concedidos. Es un lamentable panorama el que presenta la cuenca hullera, pero es aún más sensible el que no sea posible traslucir un pronto cambio, sino que continuará profundizándose hasta llegar al cataclismo que inminente se aproxima.

Si se pretende evitar todo esto y que nuestra industria hullera no desaparezca totalmente, es imprescindible acometer el problema sin ciertos miramientos ni prejuicios, protegiendo

abiertamente a dicha riqueza e imponiendo mayores porcentajes de consumo a las industrias nacionales con limitaciones en la importación de carbones exóticos. Los temores de represalias por los países que surten al nuestro de este mineral, temores que son la causa de que antes no se haya solucionado este problema, quedarán contrarrestados por las medidas de proteccionismo que aquéllos emplean para sus productos, como las impuestas por Inglaterra para el pescado, nación que igualmente hará cuando nuestras frutas no le interesen. Desde luego, el Gobierno no deberá intentar una ayuda a la industria hullera, en tanto que esta ayuda signifique real perjuicio para las consumidoras; de ahí que siempre hayamos sido opuestos a la elevación de precios del carbón, como el impuesto desde el 10 del actual, y propugnemos por un detenido estudio de las condiciones económicas de la explotación para dar con los factores que impiden un abaratamiento, que coloque a nuestras minas en condiciones de competir con los carbones extranjeros.

Si esto no puede hacerse, dudamos de ninguna solución, puesto que cuantas se intenten serán remedios pasajeros con los que se inyectará algo de vida a la industria hullera para que vuelva a recaer, pasado cierto tiempo, y se repita en forma cada vez más alarmante la difícil situación actual.

ANUNCIESE USTED EN «ASTURIAS MARÍTIMA»

DIRECCIÓN: APARTADO DE CORREOS 232 - GIJÓN

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

Marqués de San Esteban, 15 - GIJÓN - Teléfono núm. 11-36

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

Vapor "Villamanrique".	2.200 Tons.
Motonave "Cervantes".	240 —
— "Zuloaga"...	240 —
— "Goya".....	155 —

Motonave "M. Benlliure"	152 Tons.
— "Capricho".....	135 —
Vapor.... "Melchuca"....	120 —



MERCADO DE FLETES



Durante la quincena pasada decayó bastante la demanda de buques, que ya comenzó a manifestarse a mediados de febrero pasado, pero que en estos últimos días tuvo descenso más sensible, siendo actualmente muy reducido el número de órdenes que se presentan en el mercado asturiano.

Escasean las solicitudes de tonelaje para todos los sectores y esta depresión abarcan todos los portes, puesto que hasta los buques pequeños tropiezan con bastantes dificultades para conseguir su fletamento.

Como consecuencia de esto, abunda el tonelaje disponible, que se hará notar más tan pronto como los temporales permitan normalizar las navegaciones interrumpidas por este motivo, con lo cual los buques se encuentran retrasados en sus viajes dadas las constantes

detenciones y arribadas a que se ven obligados.

Hasta el momento, se están manteniendo firmes los tipos de fletes que se venían cotizando, y es de suponer no descendan, a pesar de que el mercado se debilite, dados los acuerdos establecidos por los navieros que dedican su flota al tráfico del Mediterráneo y los que de un momento a otro se cree pongan en vigor los del Cantábrico, implantando tipos mínimos de fletes.

Estas medidas serán las únicas capaces de sostener la depresión que todos los años se produce en este mes y que dura hasta la entrada del otoño; de otro modo deben prepararse los navieros para soportar los fletes ruinosos que se cotizaron en 1933 y que hubieron de acatar por la falta de una inteligencia, que defendiera sus intereses.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián..—Vp.	600 ts.	Ptas. 12,—	Norte
Bilbao.....— »	600 ts.	» 10,—	Id.
Santander.....— »	600 ts.	» 9,—	Langreo
Id.....— »	280 ts.	» 11,50	Id.
Coruña.....— »	160 ts.	» 11,50	Norte
Vigo.....— »	480 ts.	» 15,—	Id.
Cádiz.....— »	1.000 ts.	» 15,—	Id.
Adra.....— »	1.500 ts.	» 18,75	Langreo
Santa Pola...— »	700 ts.	» 22,—	Id.
Alicante.....— »	1.500 ts.	» 16,50	Id.
Barcelona.....— »	5.400 ts.	» 15,—	Norte
Id.....— »	4.400 ts.	» 15,—	Id.

PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	900 ts.	Ptas. 12,—	
Id.....— »	200 ts.	» 13,—	
Bilbao.....— »	3.000 ts.	» 7,50	
Id.....— »	200 ts.	» 10,50	
Alicante.....— »	2.000 ts.	» 16,—	
Barcelona.....— »	3.500 ts.	» 16,—	

RETORNOS:

Bilbao-Pravia..—Vp.	200 ts. cemento	Ptas. 9,—
Bilbao-Coruña..— »	280 ts. id.	» 13,50
Bilbao-Vigo...— »	1.000 ts. id.	» 11,50
Bilbao-Musel...— »	1.000 ts. mineral	» 5,—
Corcubión-Musel.— »	500 ts. pinos	» 9,—
Pinatar-S Sebastián.— »	700 ts. sal	» 18,—
Santa Pola-Vigo.— »	1.000 ts. id.	» 15,—

HIJOS de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJON

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD
 LLOYD ROYAL BELGE
 DAMPSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
 Wm. H. MULLER & C.^o
 THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)
 GANS STEAMSHIP LINE
 CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.^o

AGENCIA DE ADUANAS

Cargas, descargas, gabarrajés y transportes y reexpediciones a los principales puertos de
 Europa y América con conocimiento directo

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2-1.^o

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO
 Comisionista y Agente de Aduanas
 Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
 Cementos-Agua potable para buques

AGENTE de: la S. A. Hulleras del
 Turón, de S. A. Altos Hornos de Viz-
 caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de
 S. A. Vapores Costeros, de Ibarra
 y Compañía, de Compañía Trasmed-
 iterránea, de Isaac's Line y de la
 Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Ita»	3.500 tons'
» «Genoveva F.»	2.500 »
» «Monchu»	2.300 »
» «Bodon», de	1.000 »

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y cru-
 zamientos de vías, material
 para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

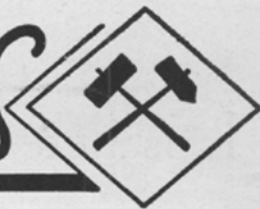
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Como se temía, la solución del problema hullero ha quedado limitada a una Orden del Ministro de Industria y Comercio disponiendo que a partir del 10 del actual, se eleven en ptas. 0,40 por ton. los precios vigentes de tasa de los carbones asturianos a las industrias obligadas. Esta elevación, de carácter transitorio, tiene como objeto poder atender al pago del capital e intereses del préstamo concertado entre el Banco de Crédito Industrial y el Comité Ejecutivo de Combustibles, hasta que por el Gobierno se resuelva definitivamente el problema de auxilios o protección a la industria hullera.

Ha causado la consiguiente decepción la Orden de referencia, puesto que a pesar de encontrarnos en marzo no se han tomado las medidas necesarias para evitar que subsista el serio problema, que desde hace tanto tiempo tienen planteado las minas de Asturias, máxime después de haberse prorrogado tantas veces la fecha de su resolución y prometer el Gobierno que antes del primero del actual quedaría definitivamente normalizado el desarrollo de la industria hullera, promesa que ha quedado incumplida.

La situación del mercado es pacífica en estos días. Continúan bastante solicitados los granos, de los que no se llegan a reunir existencias, pero sin que haya apresuramientos por parte de los compradores para adquirir dichas clases; los menudos, sin embargo, no tienen la demanda necesaria para ser colocados en la cifra que se producen; de ahí que los depósitos de esta clase no lleguen a descongestionarse.

Desde el día 5 del corriente ha vuelto a funcionar el cargadero del Musel que se reparaba, normalizándose con ello el régimen de turnos, con lo cual ha sido mayor la celeridad desplegada en los embarques, que en la primera decena de este mes ascendieron a 56.340 tons. Por Avilés y San Esteban de Pravia se han cargado 21.851 y 13.013 toneladas, respectivamente.

Debido a los fuertes temporales de estos días, se encuentran bastante retrasados los buques en sus viajes, y como consecuencia de esto van quedando libres los turnos, que en la actualidad apenas si tienen barcos sometidos a los mismos.

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

Las industrias, ferrocarriles y organismos oficiales que deban consumir carbón nacional, dirijan sus pedidos a la

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
 { fónica }

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

ANTE UN IMPORTANTE ACUERDO

Los fletes mínimos para buques hasta 1.100 tons.

Continúa llevándose con bastante entusiasmo la labor de los navieros comprendidos en este tonelaje, para el establecimiento de los fletes mínimos que regirán en los viajes entre puertos del Cantábrico y Galicia, cuyos principales acuerdos dimos a conocer en nuestro número anterior.

En estos días se van recibiendo las adhesiones de aquellos navieros que no asistieron a las reuniones anteriores y se confía que dentro del mes actual, estén la mayoría de los buques inscriptos en dicho acuerdo, para seguidamente poner en vigor las bases del convenio establecido.

Bien es cierto que hay algunos navieros rezagados cuyas adhesiones no acaban de llegar; pero aunque así sea, su número por lo reducido, no significará contratiempo alguno para el establecimiento de dichos fletes, aunque no estaría de más hacerles ver que su actitud es equivocada y perjudicial para sus propios intereses, que son los que trata de defender esta unión de navieros, única solución para impedir que vuelva a repetirse otro año como el pasado, de ingrato recuerdo para todos los armadores, dados los importantes quebrantos sufridos como consecuencia de los fletes ruinosos que rigieron, precisamente por la falta de un acuerdo que afrontara la difícil situación del mercado marítimo.

LOS RETORNOS DE SAL PARA BU-

QUES DE CUALQUIER TAMAÑO ::

Siguiendo la pauta de compenetración que vienen adoptando los armadores para sostener el mercado de fletes de Asturias, sabemos que para los retornos de sal ha llegado ya a vías de hecho la unidad de acción de los navieros, a fin de establecer un flete mínimo de quince pesetas tonelada para cualquier tamaño, con los cargamentos destinados a Galicia, habiéndose efectuado ya un fletamento a este tenor de 1.000 tons. Santapola-Vigo, estando también dispuestos los receptores con el acatamiento de todas las Salinas del Mediterráneo en aceptar la condición que imponen los armadores, de establecer tiempo fijo de plancha para carga y descarga, eliminando los enormes perjuicios que sufrían los buques con las largas esperas en aquellas Salinas.

Registramos con gusto el mejoramiento que supone para la navegación el logro de una verdadera como tan razonable posición, que ha debido ser norma de este tráfico, siendo indudable que en este sector viene obrando el conocido aforismo de que «no hay mal que por bien no venga», porque el desastroso año 33, que culminó en la más aguda crisis que jamás pudo atravesar la navegación, hizo el milagro de que surgiera espontánea la acción colectiva de armadores como único medio de salvación en el naufragio general de sus intereses.

MOTORES DIESEL
Deutsche Werke Kiel
Dirección: BARCELONA - Provenza, 275

SOBRE LOS TURNOS DE LA DARSENA

En una de las últimas reuniones de la Asociación de Navieros de Asturias, algunos armadores de buques de pequeño tonelaje pidieron a la asamblea se estudiara el medio de activar los embarques de carbón por el turno de la Dársena; y al efecto, hasta apuntaron dos soluciones: una, que la Asociación gestionara de la Junta de Obras del Puerto y del Ferrocarril de Langreo la fijación de un cupo diario de toneladas a cargar por ese turno, igual que se hace con los distintos turnos de Gijón-Langreo; y otra, que se prohibiera cargar por la Dársena a todos aquellos vapores que tienen derecho a ponerse por el 4.º turno del Musel.

La cuestión planteada por los referidos armadores es ya vieja, al menos en la parte que afecta a la fijación de tonelaje a cargar diariamente por el turno de la Dársena. Hace bastantes años que se viene hablando de este asunto entre los elementos interesados en el tráfico de carbones—mineros, navieros y receptores—, pero sin resultados prácticos hasta ahora. Se tropezaba, para una conveniente solución, con dificultades de diversa índole, que vamos a exponer.

En primer término, surgía siempre el inconveniente, de importancia para el Ferrocarril de Langreo, de ser la Dársena un puerto en el que, por las mareas, los buques no pueden atracar y desatraca a cualquier hora del día. Si las mareas coinciden con las primeras horas hábiles de la mañana o las últimas de la tarde, el cargadero de aquella empresa sólo puede hacer operaciones en los buques atracados, teniendo que quedar sin ser descargados vagones llegados para otros barcos. Encima de esto, hay también los cierres del puerto por temporal, bastante frecuentes en el año, de dos o tres días de duración, plazo en el cual llega Langreo a inmovilizar mucho material ferroviario, sin ninguna compensación de estadías. Todo ello determina que el Ferrocarril no quiera comprometerse a fijar un cu-

po diario de tonelaje a cargar por este turno.

Aunque estos inconvenientes merecen ser tenidos muy en cuenta, no creemos que ellos constituyan un serio obstáculo para organizar bien el turno de la Dársena, ya que Langreo, interesadísimo en mover bien su material ferroviario, puede activar más los embarques por este cargadero en los días de mareas apropiadas para atraques y desatraques de buques, y en realidad así viene ya haciendo, pues cuando las mareas son de 11 de la mañana a 3 de la tarde, el tráfico por ese muelle aumenta. La dificultad principal de que el turno de la Dársena sea tan lento, estriba en otra causa: en que la mayor parte de los embarques por allí son de cribado y galleta, de cuyas clases están las minas de Asturias con la producción al día desde hace años. Duro-Felguera, la empresa minera más importante de la región, produce en sus grupos sobre f. c. de Langreo unas 300-350 tons. diarias de cada una de las citadas clases, y con esta producción tiene que atender, no sólo a los buques al turno de la Dársena, sino también a los del 4.º turno, casi todos siempre de clientes de dicha Sociedad, y a veces a otros buques que cargan por los demás turnos de Musel-Langreo. Y cuando coinciden dos o tres barcos, cosa bastante frecuente, cargando galleta y cribado de Duro-Felguera, es inevitable que todos despachen con enorme calma, con evidente perjuicio para los buques que están detrás en los respectivos turnos.

Frente a esta realidad, nada valdrá que se consiga de la Junta de Obras del Puerto y del Ferrocarril de Langreo la fijación de un cupo diario de tons. a cargar por la Dársena. Fijado está el cupo a cargar por el 4.º turno del Musel, y nunca se cumple cuando los buques cargan cribado y galleta, como tampoco se cumple en los demás si embarcan estas mismas clases de procedencias que estén con la producción al día, en cuyo caso se encuentran la mayoría de las minas de Asturias. En cam-

bio, los cupos de cada turno se cumplen con creces cuando los buques atracados cargan menudos o granzas, clases de las que hay siempre existencias.

Se pide por algunos que se prohíba terminantemente a las empresas mineras firmar papeletas de petición de turno mientras no cuenten con existencias del carbón que el buque ha de cargar; pero si aquéllas obraran así, los mismos armadores rogarían a los mineros que no fuesen tan inflexibles en esta cuestión, pues sabido es de todos que muchos receptores fletan buques sin consultar con las empresas cargadoras y muchos navieros ponen sus buques al turno sin tener todavía flete, costando luego a unos y otros, en ocasiones, gran trabajo conseguir que las minas accedan a cargar esos buques.

Ante la situación expuesta, sólo encuentro un remedio: como la Dársena tiene tres atraques, dos de vapores y uno de veleros, gestionar de la Junta de Obras y del Ferrocarril de Langreo que el turno actual de cada grupo de buques se doble, es decir, dos turnos de vapores y dos de veleros. El turno de vapores, por ejemplo, se dividirá en turno 1.º, por el que pueden cargarse menudos, granzas y hasta galletas o cribados de minas que tengan suficiente existencia, y en turno 2.º, por el que se pondrán los vapores cuyo despacho rápido no puede garantizarse o no estén fletados. De este modo, no se darán más los casos que se vienen dando de buques que pueden llevar un buen despacho, por tener el minero preparado el carbón, y que, sin embargo, han de esperar días y días, a veces hasta semanas, debido a que los buques antes puestos al turno están cargando con lentitud irritante por no disponer de existencias el minero. Igual se puede hacer con el turno de veleros, ya que algunos de estos buques son fletados para cargar menudos, y lo mismo tienen que esperar, sin embargo, semanas y hasta más de un mes.

Establecido este sistema, no dudo que el Ferrocarril de Langreo, sin necesidad de fijar cupo alguno obligado para este turno, aumen-

taría mucho sus embarques por la Dársena, por ser el más interesado en ello, aparte de otros motivos, para obtener rendimiento de su magnífica grúa sobre este muelle, inactiva lo más del tiempo.

Creo, pues, que sólo por este lado se puede conseguir una mayor actividad en los cargues por el turno de la Dársena.

En cuanto a la cuestión de prohibir que carguen por este muelle los buques que lo hacen generalmente por el 4.º turno del Musel, mi opinión es contraria. Y la razonaré.

No es frecuente que los buques aludidos aprovechen el turno de la Dársena, y si mis datos no fallan, puedo afirmar que entre todos ellos no habrán cargado por allí pasadas más de diez veces en el año último, lo que como se ve no es problema para los demás. Cuando alguno de estos vapores viene a la Dársena, es precisamente para limpiar algo el casco y coincidiendo que va a cargar carbones de los que hay en minas suficientes existencias, porque en otro caso es la misma empresa minera la primera en oponerse a que el buque solicite este turno. Prueba de que esos vapores han de buscar todas estas circunstancias para ponerse al turno por este muelle, es que cuando han cargado por Dársena siempre han tenido despachos rápidos y no han estado atracados más de un día.

Además de esto no debe olvidarse que mientras por el 4.º turno sólo hay un atraque, en la Dársena hay dos para vapores y uno para veleros, que en el invierno, por ausentarse estos últimos buques, son hasta tres atraques para aquéllos, lo que ya es una compensación; como no deja de ser otra el que se admitan por el 4.º turno vapores y veleros de menos de 400 tons., que por su calado no conviene carguen por Dársena.

Así, pues, entiendo que esta cuestión debe dejarse tal como está y ocuparse la Asociación de Navieros sólo de la otra, a ver si es posible se cargue más carbón por el turno de la Dársena, en beneficio de los armadores de buques pequeños.

P. SIERRA.



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Aunque las transacciones en los mercados de retorno han sido pocas, la impresión es satisfactoria por la actitud que van tomando los cargadores a últimos de quincena, sin que ello mejore, sin embargo, los bajos tipos de fletes. Están relativamente paralizados los mercados norteamericano y oriental y hay exceso de tonelaje en el mercado exterior de carbones.

Después de una paralización que se prolongó por unos días, aparecen síntomas de reanimación en el sector del Plata, aunque no mejoren por eso los fletes, pues se había acumulado mucho tonelaje disponible. Se fletan buques de 6.700 tons. de San Lorenzo al Canal de Bristol a razón de 15/3; y de 6.500 tons., Rosario, R. U., Amberes y Rotterdam, a razón de 14/.

Persisten las desfavorables condiciones del mercado norteamericano, donde las cotizaciones son más o menos nominales. No mejora la demanda por parte de los cargadores de azúcar de Indias occidentales y eso que existe una tendencia hacia la baja en los precios de mercancías. Se fleta de Santo Domingo a Montreal, un buque de 7.000 tons., a razón de 12 ½ cents. por 100 lb.

Tampoco mejora la desfavorable situación del mercado australiano a que nos referíamos en nuestro número anterior, y otro tanto sucede en general en los mercados orientales. Ha sido fletada una motonave de 7.200 toneladas de los puertos occidentales de Australia al Mediterráneo, R. U. y Continente, a 23/, para trigo en sacos; otro de 8.000 tons. de Vladivostock a Rotterdam y Hamburgo, a razón de de 24/, cargamento de legumbres.

Son bastantes las órdenes de embarque cursadas en el sector del Mar Negro; los cargadores de granos del Danubio aparecen más interesados y en cambio los exportadores de minerales metálicos despliegan menos actividad.

CARBONES

El mercado de Gales atraviesa en la actualidad circunstancias difíciles debido a causas muy diversas; hasta la irregularidad de los cambios afecta al desarrollo de sus exportaciones, sin olvidar la aguda competencia de otros países en sus mercados continentales, y la nueva política francesa de contingentes. En los últimos días se redujeron en todos los puertos de esa zona, los buques a la carga, y no son mejores las perspectivas para lo que resta de mes. Hay exceso de existencias en los tipos mayores; los coques tienen mejor demanda. Se reciben ofertas hasta 12.000 tons. para F. C. del Norte de España, entrega inmediata.

No hay cambios apreciables en el sector de Swansea, aunque se apunta un ligero movimiento ascendente para las clases pequeñas de la antracita. Los cobbles cortados a máquina, en sus calidades superiores, mantienen buenos precios; en cambio, las calidades medias tienen oscilaciones y se cotizan mal debido a lo exiguo de la demanda. Alcanzan buenos tipos las granzas lavadas, clases superiores. Continúan sin variaciones los menudos.

En el mercado de Newcastle abundan las calidades superiores y medias de Tyne; tienen buena demanda los coques de consumo interior y hasta la exportación aparece sostenida. Abundan las calidades de vapor y escasean, en cambio, los carbones metalúrgicos.

Continúan paralizadas las operaciones en el sector de Glasgow caracterizado por el exceso de existencias; hay clases como los carbones de vapor que tienen, a pesar de la situación general desfavorable, una salida moderada y relativamente buenos precios. Fife y Lothian se ofrecen se ofrecen demasiado y lo mismo sucede con los cribados en general.

En el mercado de Hull la nota más desfavorable la ofrecen los coques; abundan los lavados y de vapor y las órdenes son escasas.



MARCA

REGISTRADA

Lubrificantes MARYLAND

TIPOS ESPECIALES GARANTIZADOS PARA AUTOMÓVILES,
CAMIONES, INDUSTRIAS Y MÁQUINAS MARINAS

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

Apartado núm. 140

GIJÓN

Teléfono núm. 22-20

HISPANO RADIO MARÍTIMA

Alcalá, 16 - MADRID

Estaciones de telegrafía y telefonía sin hilos y radiogoniómetros sistema
MARCONI, TELEFUNKEN, S. F. R. y S. B. R. para toda clase de buques

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de
pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Buenos Aires, 13; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto, 4 y 6; Sagunto: Libertad, 26; San Sebastián: Francisco Andoanegui, 45 (Pasajes de San Pedro); Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas) o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 21 - San Sebastián y Francisco Andoanegui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los Ríos, 31-Vigo.

Agente en Gijón: **DARÍO VEGA** :: Trinidad, 23



(Marca de Fábrica)

PINTURAS VEAR (S. L.)

FÁBRICA DE BARNICES, ESMALTES, PINTURAS PREPARADAS Y EN PASTA

ESPECIALIDADES PARA LA MARINA:

PATENTES «ÁNCORA» PARA BUQUES DE HIERRO Y MADERA, BOOTTO PING, ESMAL-TINA (especial para camarotes), MINIO LÍQUIDO ESPECIAL (no se endurece), PINTURA ALUMINIO PARA CHIMENEAS (resistente al calor), OBRAMUERTA, BODEGAS y CARBONERAS, CÁMARAS FRIGORÍFICAS, BARNICES PARA YATES y PUENTES, SECANTES, ETC.

FÁBRICAS Y OFICINAS.

San Francisco, 15-17

(HUMEDAL)

GIJÓN

TELÉFONO 33-46

APARTADO 220

Dirección Telegráfica: VEAR

Las características de un buque de carga

CONSEJO A LOS ARMADORES

Aunque el título se refiere a un buque de carga, queremos limitarnos sencillamente a un buque «tramp», que navegará por donde quiera que sus máquinas se lo permitan o un flete le solicite. El buque, por lo tanto, será un comerciante de todo el mundo, sin protección de nadie, sin que ninguna conferencia de fletes se ocupe de él, sin la asistencia de una Compañía nacional; y su armador será probablemente de los últimos que quedan del grupo de librecambistas, en medio de este mundo erizado de tarifas aduaneras. El cuidado de su armador se encaminará a equiparlo del modo más conveniente para que pueda competir en todos los mercados, con todos los pabellones que operan con costes más bajos, y su única esperanza es ser más eficiente que sus competidores.

La carga que le espera será de lo más variado y confía en estar preparado para cualquier evento: carbón, fosfatos, sal, hierro, acero, granos y toda clase de mercancías de menor cuantía, que recorren de uno a otro continente y que requieren una manipulación y un trato diferentes. Sobre todo, ha de combinar la simplificación con la eficiencia. Con todo ésto, el armador no puede arriesgarse a equipar su buque con una instalación complicada por grande que sea su eficiencia, porque si el buque va a navegar por todas partes del mundo, por muchas donde su maquinaria no sea conocida, se encontrará con que cualquier reparación será impracticable y le planteará un problema costoso y complicado.

TAMAÑO DEL BUQUE IDEAL

Acertar en el tamaño es lo más difícil para el naviero. En la anteguerra, un buque de 7.000 tons. era un buque grande; hoy son

corrientes los «tramps» de 10.000. Con el tipo grande, el armador tropezará con limitaciones. Los calados no deben exceder, si quiere abarcar toda clase de puertos, los 25 pies de calado y los 425 de longitud. El problema no es tan simple como parece, porque es menester tener en cuenta el futuro y las tendencias y las posibilidades del tráfico.

Ateniéndonos a las condiciones actuales, los mejores tipos serían los *shelter decks* para el tráfico general y particularmente para el *measurement cargo*, ¿pero sucederá siempre lo mismo? Pasaron ya los tiempos en que un buen buque «tramp», de poco más de la velocidad ordinaria podía contar con empleo regular sobre la base del «time charter» de las compañías de liners. Las circunstancias eran muy diferentes; los países de intenso comercio de exportación tenían compañías de liners que se sostenían a sí mismas, porque su control no se había centralizado todavía en manos de unos pocos; y si el tráfico era bueno en una dirección determinada, llegaban a un acuerdo para llevarlo a cabo con el «tramp» y para el cargador, que podía ganar así tiempo. Pero hoy, si sucede eso, el sistema de agrupaciones permite la transferencia entre buques bajo un mismo control. Si volvieran esos tiempos, el tipo adecuado sería el buque *two decks*, pues es más conveniente para la carga general y para los requerimientos de los liners.

LA MAQUINARIA DIESEL, UN MISTERIO

Cuando el armador haya decidido sobre el tipo de su buque, le quedan por elegir los métodos de propulsión. En ningún aspecto de la Marina se han hecho tales progresos como en la maquinaria de propulsión, y ningún factor ha influido tanto en ello como las

instalaciones Diesel. Para la mayor parte de los armadores, son todavía un misterio. La prensa lo acogió con entusiasmo y se han volcado sobre ellos los mayores elogios. Sin embargo, hay quien sabe que los armadores de buques Diesel sufren sus quejas en silencio y aguantan pacientemente. Por esa razón, es muy difícil una referencia exacta sobre este asunto, aunque hay dos hechos que son evidentes. El primero, lo elevado del coste de esas instalaciones; y el segundo, que hay una gran diferencia entre la potencia desarrollada por las instalaciones Diesel en el mar y las que arrojan las pruebas. No hay contradicción en decir que allí donde el combustible líquido puede comprarse en los centros de producción, este método de propulsión no puede ser sobrepasado.

En consecuencia, este tipo propulsión ha sido más favorecido por los liners que por los «tramps», a causa de la regularidad de los viajes de los primeros. La dificultad de las reparaciones es también un factor importante, y es necesario llevar siempre un buen número de repuestos para salir al paso de cualquier eventualidad.

EL CARBÓN Y EL PETRÓLEO EN EL MAR

Si el armador desea destinar el buque al comercio exterior, la instalación Diesel no suele merecer la preferencia de los cargadores de carbón, que se inclinan por el vapor. Uno de éstos ha manifestado públicamente su resolución de no tratar con buques Diesel; y se citan casos de buques de este tipo que han llegado a pagar 1/ chelín por tonelada a los cargadores de carbón del Continente sobre la suma calculada de «bunkers» que el buque hubiera tomado, si se hubiera tratado de un vapor. Además, la oferta de petróleos es fácilmente controlable, la competencia se elimina fácilmente, y los precios tienden a elevarse.

Los técnicos, mejor que nadie, pueden opinar sobre los méritos y ventajas técnicas de la máquina Diesel, pero desde el punto de vista del armador de «tramps», puede afirmarse que la hora de su adopción no ha llegado

todavía. A poco que el precio del carbón baje, siguiendo su tendencia actual, y dada la contraria en el petróleo, toda la ventaja en el transporte estará al lado del vapor, porque puede fletar más barato.

Todos los variados sistemas de propulsión tienen en el mercado sus defensores dispuestos a demostrarle al armador que precisamente sus instalaciones son las más indicadas para conseguir la prosperidad. Hay pruebas a las cuales debe apelar siempre el armador; son: primero, la simplificación; segundo, coste de instalación; tercero, entretenimiento. Se ha dicho que en un buque nuevo, la economía de una tonelada de carbón diaria justificaría un capital desembolsado de 1.000 libras, y Mr. W. L. Runciman ha dicho recientemente que esta cifra era todavía baja, si aquella economía llega a disfrutarse en los 20 años de vida del buque; para un vapor que navegue a razón de 9 a 10 nudos, unos 200 días al año, puede elevarse aquella cifra a 2.000 libras por tonelada de carbón economizado.

LA IMPORTANCIA DEL AUMENTO DE VELOCIDAD :: ::

El valor de un aumento de velocidad es probablemente el factor más difícil de determinar; y mientras que el desarrollo económico de la máquina puede precisarse, más o menos, el desarrollo económico del buque varía según el coste del consumo diario de carbón, comparado con el coste de movimiento del buque. El armador debe considerar otra cuestión. ¿Permitirá una innovación cualquiera a la máquina, marchar al límite de su eficiencia dada una velocidad determinada? La incapacidad de llegar a esa eficiencia a velocidades variables es el inconveniente de algunos modelos de máquinas. Para obtener el mejor rendimiento de las turbinas «exhaust» hay que mantenerlas a la mayor marcha posible. Por consecuencia, es fácil que haya una pérdida económica. Si se trata de obtener un máximo de calor, es necesario mantener las calderas a toda su capacidad.

Aparte de las adiciones a las máquinas, «tres o cuatro cilindros», hay relativamente detalles de menor importancia que a lo largo de la vida del buque la tienen muy considerable. Lo más importante es prevenir las pérdidas de calor, hasta hace poco, se empleaban procedimientos imperfectos para este fin; pero pocos son los buques que se construyen actualmente donde no se apuren todas las precauciones para prevenir esa pérdida; esos y otros expedientes como la sustitución de los recipientes de grasa por aplicación manual directa, contribuyen a abaratar costos y a mejorar la eficiencia.

EL BUQUE DE CARGA IDEAL

La posibilidad de su creación es una interesante conjetura. Tal buque reuniría todo lo que hay de aprovechable en los actuales modelos. Sería necesario reducir su tonelaje a un mínimo y estudiar detenidamente las condiciones de la navegación y de los puertos. Los

armadores de «tramps» son, no cabe duda, gentes de temperamento independiente, y los constructores de buques y los técnicos se encuentran y se encontrarán en lo sucesivo con que difícilmente aceptan un consejo. Sería curioso imaginarse lo que resultaría si un armador, dueño de una gran flota, con tráfico por todo el mundo, pusiese al frente de sus negocios a un experimentado constructor de buques. Este podría ver así lo que se necesitaba verdaderamente en tipos de buques y los problemas que con respecto a la carga y al pasaje afronta constantemente el armador. Cuando tuviera datos suficientes debería emprender un viaje de seis meses. En él corregiría y verificaría sus datos; entonces, contrastaría sus observaciones con los planos del buque ideal. Cuando hubiera hecho todo esto, podría descansar con la idea de haber creado un buque que le llevaría camino de la fortuna, ya que no llevara al armador.

R. R. CAMPBELL Y B. RAMSAY

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO

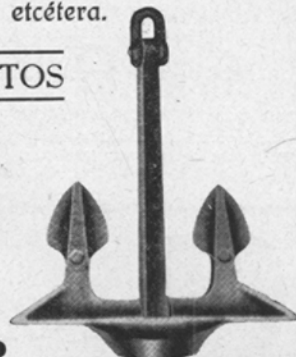


(Vizcaya)

Equipos completos de ANCLAS y CADENAS para BUQUES - Unico Probadero de Anclas y Cadenas autoriza-

do oficialmente por el LLOYD'S REGISTER-BUREAU VERITAS-MARINA DE GUERRA, etcétera.

EQUIPOS COMPLETOS DE BOYAS PARA PUERTOS



AGENTES DE VENTA:
PRODUCTOS INDUSTRIALES LTDA.

Apartado 179



BILBAO

Tratado de Seguros Marítimos

Acabamos de recibir un libro excelentemente editado que trata de una materia de importancia para la navegación por lo cual queremos dejar registrada aquí convenientemente su constancia. Se denomina «Tratado de Seguros Marítimos» y de él es autor el experto liquidador de averías D. Luis Hermita Higuera, el cual es jefe del Ramo de Transportes de «La Unión y el Fénix Español», y lleva un prólogo del Excmo. Sr. don Ernesto Anastasio Pascual, presidente de la Compañía Transmediterránea.

Se trata de un tomo encuadernado en tela, de más de quinientas páginas y en ellas se da una versión exacta de las condiciones a que se sujetan las pólizas y un estudio detallado de su alcance, que permite siempre dar la debida interpretación en tan complicada materia. La importancia de algunas modificaciones, muy recientemente introducidas en las cláusulas del Instituto de Aseguradores Marítimos de Londres, de tan frecuente uso en los contratos de seguros, dan un marcado interés a este trabajo, ajustado exactamente a los textos hoy en vigor.

También las reglas de York y Amberes son objeto de un especial estudio en el que se ha recopilado toda la experiencia recogida durante los años transcurridos desde que sufrieron la última revisión.

Acerca de esta interesante obra se han emitido juicios muy lisonjeros, como, por ejemplo, el del autor del prólogo que califica al autor de «práctico eminente en la materia, gran conocedor de los hechos, que sabe diestramente encajarlos en el precepto legal que a cada uno corresponde y que domina a la perfección el mecanismo de las liquidaciones, con agilidad que envidiarían si trataran de imitarla, los profesionales y maestros del Derecho».

Confirman en otras palabras esta opinión del prologuista otras personas que son autoridades en la materia, como el importante naviero don José María Ibarra, el presidente de la Asociación de Navieros del Norte don Ramón Bergé y el inspector general de Seguros don Rodrigo de Espinola.

No puede declararse más paladinamente la competencia de una publicación de tanta importancia como ésta que puede reportar verdaderos beneficios a quienes necesiten de sus orientaciones, consejos y opiniones, pudiendo calificarse esta obra de imprescindible uso para aseguradores, navieros, consignatarios y capitanes mercantes.

Por ello felicitamos a su autor el Sr. Hermita Higuera y le agradecemos el envío del citado ejemplar de su libro.



Lubrificantes "Atlantic"

LOS PROYECTOS DE DESCENTRALIZACIÓN

Por la prensa especializada circulan y se comentan estos días las recientes declaraciones del Dr. Markert, Burgomaestre de Bremen, sobre la política marítima del Gobierno alemán. El nacional socialismo, sus representantes en las ciudades anseaticas, el mismo Hitler, se dan cuenta cabal, ha dicho el Dr. Markert, de la importancia que tiene en estos momentos para Alemania la navegación. La bandera alemana debe mantenerse sobre los mares. Cuando el nacional socialismo habla de volver su atención hacia la Marina, no se refiere al mantenimiento de su actual posición, sino a su propósito de hacerla avanzar. Estamos en presencia de un nuevo orden de cosas; los grandes trust de navegación deben dividirse en líneas independientes, dirigidas por técnicos. En esto se hallan completamente de acuerdo los Gobiernos de Bremen y de Hamburgo. Líneas independientes irradiarán en Hamburgo y de Bremen en todas direcciones. La idea se retrasaría en su inmediata aplicación, porque el proyecto ha de tener en cuenta la existencia de obligaciones financieras que pesan sobre las entidades marítimas afectadas. Con respecto a la competencia entre los veleros auxiliares y las líneas regulares, el doctor Markert entiende que existe una posibili-

dad de solución satisfactoria y que a ella debe tenderse.

La flota debe mantenerse de tal manera que los tres millones de tonelaje existente, puedan llevar a cabo el trabajo de los cinco millones de otro tiempo. El Gobierno ayudará a la industria naviera a desembarazarse de algunas dificultades que no pueden imputarse a sus propias faltas, tales como la depreciación de la libra esterlina. Esto no es una política de subsidios. Las naciones deben llegar a un acuerdo en la navegación nortatlántica.

Bremen debe conceder una atención especial al tráfico de pasajeros del Extremo Oriente en el cual se están empleando buques anticuados, desde hace poco. Ahora, por indicación del Gobierno, se va a la construcción de nuevos buques rápidos para aquel tráfico. Lo mismo ocurre con el comercio sudamericano. Un proyecto para la regulación de la navegación, se está llevando a cabo por Hamburgo y Bremen, bajo la inspiración del Ministro de Transportes. Con respecto a la industria de construcción naval, los astilleros tienen una capacidad anual de 600.000 tons., pero no debe esperarse que pasen de 300 a 400 mil. No obstante, el Gobierno está haciendo cuanto puede para sostenerlos trabajando.

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

Barcelona - Tarragona - Sevilla - Palma de
Mallorca - Bilbao - Pasajes

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

◆ Teléfono 31-23

◆ Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN

EL TONELAJE INACTIVO

Damos a conocer a continuación un interesante artículo del conocido escritor de asuntos marítimos D. Juan B. Robert, publicado recientemente en «La Vanguardia», de Barcelona, que por tratar un tema importantísimo para la navegación no queremos que desconozcan nuestros lectores.

Desde hace un año, última vez que tratamos este asunto, se ha rebajado algo la cifra absoluta del tonelaje español inactivo.

En 1.º de febrero el número de buques amarrados asciende a 85, que suman 275.300 tons. de registro bruto, en barcos mayores de 250 tons. y sin contar los veleros ni los vapores de pesca. Tampoco se incluyen los motobuques, porque no existe un solo navío español de esta clase en amarre, debido a la modernidad de los barcos que tienen como aparato propulsor el motor de combustión interna. No hay que olvidar que la vejez del casco y máquina de los barcos es la causa principal de su apartamiento del tráfico, porque un buque viejo, de antieconómica explotación, no puede competir con los de construcción moderna, de menor consumo de combustible, de mayor andar y que requieren menos gasto para ponerlos en movimiento.

He aquí los resúmenes del tonelaje español amarrado estos últimos años:

1.º de diciembre de 1930, 36 vapores con 104.400 tons.; 1.º de junio de 1931, 49 vapores con 74.000 tons.; 1.º de octubre de 1932, 93 vapores con 276.400 tons.; 1.º de abril de 1933, 90 vapores con 290.900 tons.; 1.º de octubre de 1933, 93 vapores con 292.600 tons.; 1.º de enero de 1934, 91 vapores con 286.200 tons.; 1.º de febrero de 1934, 85 vapores con 275.300 tons.

De manera que durante el último cuatrimestre ha disminuído el tonelaje español amarrado, en ocho vapores que suman 17.300

tons., diferencia que significa muy poca cosa para el alivio de la situación, porque en otras flotas extranjeras ha sido considerable el número de buques vueltos al tráfico en ese espacio de tiempo, y la nuestra ha sufrido bajas de alguna importancia, por naufragio o por desguace.

En 1933 se perdieron nueve vapores españoles mayores de 250 tons. sumando unas 10.000 tons., y se desguazaron 13 con 30.000 tons. Total, veintidós vapores y 40.000 tons. La edad de los vapores que se fueron a pique oscila entre los 82 y los 32 años, y entre 53 y 32 los demolidos.

No todos los buques desguazados últimamente han salido de la masa del tonelaje inactivo. Los perdidos, como es natural, pertenecían al tonelaje en navegación. Pero tanto los buques naufragados como los condenados al desguace estando todavía en servicio, han dejado huecos en el tráfico marítimo, que se han llenado con barcos que estaban amarrados, devolviéndolos a la actividad comercial, ya que el aumento de la flota nacional por buques nuevos ha sido casi nulo durante el año pasado.

Por ejemplo, la Compañía Vasco-Asturiana, de Avilés, vendió a fines de año, para el desguace, su vapor «Antonio de Satrústegui», de 2.742 tons. de registro, construído en 1889, barco que hasta el final de su vida ha estado prestando servicio, pues en el mes de diciembre aún trajo un cargamento de carbón asturiano al Mediterráneo, rindiendo viaje a primeros de viaje en Tarragona, donde se procede a su demolición, y para sustituirlo, la empresa armadora ha comprado, por medio millón de pesetas, un vapor que se halla amarrado en Bilbao desde el pasado mes de mayo, el «Mari-Dolores», de Sáinz Incháustegui, de 3.289 tons., con trece años de edad. Otro armador de Asturias, Federico G. Fierro, ha sustituído el octogenario vapor «Villa Selgas»,

que naufragó en octubre, adquiriendo el «Sardinero» (rebautizado «Ita»), de 2.562 toneladas y 31 años de edad, que pertenecía a la Compañía Vasco Cantábrica de Navegación, y también estaba amarrado en Bilbao, desde junio de 1932.

La compañía naviera que tiene mayor volumen de tonelaje inactivo es la casa Sota y Aznar, con quince vapores amarrados en Bilbao, que suman 80.000 tons. de registro, entre ellos los mayores de dicha flota. A mediados del año último tenía dieciocho en amarre, pero posteriormente ha vendido para el desguace los tres más viejos («Aizkori mendi», «Ordunte mendi» y «Urko mendi»), que suman cerca de 10.000 tons.

Síguele la Trasatlántica, con seis vapores y 42.500 tons. en amarre, de ellos los cuatro más antiguos, que están desarmados en Mahón («Montevideo», «Buenos Aires», «Antonio López» y «Manuel Calvo») y los «Argentina» y «Uruguay», en Barcelona.

Ybarra tiene diez vapores de cabotaje, con 15.456 tons. amarrados entre los puertos de Bilbao, Tarragona y Sevilla. Y la Trasmediterránea nueve vapores, con 14.363 tons. inactivos en Barcelona, Tarragona, Mahón y Málaga.

Estas cuatro compañías son las más importantes de la marina mercante española, y sus buques inactivos representan, en número y tonelaje, más de la mitad de la flota nacional actualmente amarrada.

Seis empresas navieras tienen amarrados los escasos buques de sus respectivas flotas, que ascienden a 13 vapores sumando 34.795 tons.

Hay dos buques-cisternas petroleros, «Go-beo» y «Tiflis», que suman 6.200 tons., amarrados en Bilbao. La entrada en servicio de los nuevos motobuques-tanques de Monopolio de Petróleo, los ha dejado sin ocupación.

El resto del tonelaje inactivo pertenece casi en su totalidad a buques «tramps», dedicados a la navegación libre.

El puerto que alberga mayor número de buques parados es Bilbao, con 54; en Barcelona hay 6, en Mahón, 8, en Tarragona, 4 y otros tantos en Valencia.

El quebranto que inflige al patrimonio marítimo y a toda la economía nacional esa masa de tonelaje improductivo, es enorme: representa negocios en quiebra, capitales cuantiosos improductivos, tripulaciones desembarcadas, engrosando la legión de ciudadanos desocupados, barcos que se deterioran por la prolongada inacción, merma de la balanza comercial por la falta de los ingresos que reportan los laboriosos barcos «tramps», dedicados a la navegación entre puertos extranjeros.

Todos esos buques amarrados pueden clasificarse en dos grandes grupos: los que por su edad y estado de conservación han de considerarse lógicamente como candidatos seguros al desguace, y los que todavía se hallan en excelente estado para la navegación.

Tomando como punto de partida la edad de los barcos, para delimitar «a modo grosso» ambos grupos, contamos con 48 vapores con más de 25 años de navegación, que suman 115.800 tons. de barcos viejos, y 37 más jóvenes del cuarto de siglo, sumando 159.500 tons.; de manera que los barcos útiles por razón de edad absorben bastante más de la mitad del tonelaje inactivo, figurando entre ellos los trasatlánticos «Argentina» y «Uruguay» y los mejores «cargaboats» de Sota y Aznar. Y todavía entre los viejos se encuentran bastantes muy aptos para determinados tráficos.

Para paliar la grave crisis que atraviesa nuestra marina mercante, hay que favorecer la eliminación del tonelaje realmente inservible. derogando la trasnochada prohibición de vender al extranjero toda clase de buques, para que se puedan exportar los cascos inútiles y desguazarse fuera de España; y hay que establecer las primas al desguace que se opere en el país. Y para poner en movimiento y explotación la porción mayor de los buques útiles, es urgente crear el crédito marítimo que facilite la prestación de capitales a módico interés, a los navieros que lo necesiten, y la resolución del viejo pleito, tantas veces aplazada, de las líneas regulares subvencionadas y la renovación de la ley de primas a la navegación.

JUAN B. ROBERT

HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

Talleres mecánicos especializados en reparaciones para buques pesqueros.
Construcción de máquinas marinas, máquinas para dinamos, centrifugas, etc., etc.

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37
ARTILLERIA N.º 46

GIJÓN

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas

Carbones gruesos y menudos de todas clases y especiales para gas de alumbrado.
COK metalúrgico y para usos domésticos.

SUB-PRODUCTOS de la destilación de carbones: *benzoles* auto, lavado, quitamanchas, solvente.

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

Brea: creosota y aceites pesados para motores semi-Dienel en impregnación de traviesa.

HIERROS Y ACEROS laminados en barras de todas clases y formas para el comercio.—VIGUERIA y demás hierros de construcción.—CHAPAS, PLANCHAS y PLANOS ANCHOS para construcciones civiles y navales.—CHAPAS ESPECIALES para calderas.—CARRILES para minas y ferrocarriles de vía ancha y estrecha.—ACERO EXTRADULCE marca X equivalente al hierro sueco.

Los productos de esta Fábrica han sido reconocidos y aceptados
por el Registro del Lloyd de Londres.

Çubería fundida verticalmente en baería para conducciones de agua, gas y electricidad, desde 5 hasta 120 centímetros de diámetro, y para todas presiones: *chapas perforadas y cribas, vigas armadas, armaduras metálicas* y demás trabajos de gruesa calderería; *acero moldeado* en todas sus aplicaciones.

←.....→ F L O T A ←.....→

Vapor VALENTIN RUIZ SENEN..	5.860 d. w.	Vapor SOTON.....	2.025 d. w.
Vapor CIAÑO.....	4.570 d. w.	Vapor SAMA.....	1.080 d. w.
Vapor MOSQUITERA.....	2.750 d. w.	Vapor LLODIO.....	950 d. w.

Dirección Postal: MADRID GIJÓN LA FELGUERA
Alcalá, 55-Apartado 529. Apartado 51. (Asturias).

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama



SECCIÓN DE PESCA



MUCHÍSIMO BESUGO

No es de esperar que se repita muchas veces las abundantes capturas de besugo que se consiguieron durante la quincena pasada, puesto que es increíble la cantidad de cajas que de este pez se descargaron aquí ultimamente; basta decir, para dar una idea de las mareas obtenidas, que algunas de ellas ascendieron a doce y catorce mil pesetas y que la mayoría de los días se vió la Rula abarrotada de besugo.

Puesta toda la atención de las parejas grandes en estas capturas, las pequeñas pudieron

defenderse mejor, ya que la pescadilla, que se dió regularmente, tuvo buenos precios, como las demás clases de pescado blanco.

En la Estaca se trabajó con bastante suerte, no ocurriendo lo mismo en la costa de Francia, dónde las capturas fueron reducidas.

Aunque en los últimos días de la quincena hubo fuerte temporal que obligó a las parejas a permanecer en puerto, los armadores pueden estar satisfechos del rendimiento de la misma en los once días que los barcos pudieron trabajar y desear es que la segunda quincena de este mes sea semejante a su antecesora, en lo concerniente a cuantía de mareas obtenidas.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Febrero al 10 de Marzo de 1934

CLASE DE PESCA	26	27	28	1	2	3	5	6	7	8	9	10
Merluza.....	3,49	4,54	3,30	4,29	3,89	3,71	3,40	3,79	3,79	4,00	3,79	3,85
Pescadilla....	1,29	1,46	1,96	1,30	1,33	1,27	1,24	1,29	1,29	1,27	1,28	1,23
Besugo.....	1,04	"	"	1,07	1,01	0,94	0,94	1,14	1,29	1,10	1,03	1,09
Panchos.....	0,86	1,00	"	0,81	0,89	0,73	0,70	0,96	0,74	0,84	0,69	0,79
Gallos.....	0,96	1,28	1,57	1,25	0,97	1,14	1,00	1,00	1,13	1,10	1,10	1,05
Congrio.....	1,84	2,19	2,20	2,00	1,95	1,79	1,67	1,80	1,74	2,18	1,80	2,00
Congria.....	1,50	"	1,30	1,47	1,47	1,00	1,28	1,59	1,34	1,72	1,33	1,49
Salmonetes...	2,79	2,46	1,05	2,51	2,49	2,53	2,66	2,49	2,78	2,79	2,57	2,80
Mero.....	2,50	3,50	"	"	"	"	"	3,19	"	3,31	"	"
Barbadas....	0,69	"	"	0,62	0,80	0,58	0,68	0,75	0,56	0,87	0,63	0,76
Palometa....	0,69	"	"	"	0,58	0,51	0,55	0,70	"	"	"	"
Almejas.....	1,28	0,63	0,93	"	1,89	"	1,19	"	"	"	1,13	1,17
Potas.....	0,69	0,64	0,80	0,51	0,83	"	0,55	0,60	0,58	0,61	0,59	0,66
Matute.....	0,40	0,55	0,50	0,39	0,40	0,37	0,38	0,37	0,39	0,37	0,40	0,34
Pelao.....	0,39	0,46	0,50	0,34	0,39	0,33	0,35	0,31	0,34	0,38	0,35	0,36
Chicharros...	1,29	0,40	"	0,32	0,41	0,30	0,34	0,29	0,41	0,42	0,31	0,50
Abadejo.....	"	"	"	1,83	1,57	"	1,78	"	"	"	1,80	1,69
Calamares....	"	"	"	1,82	"	"	2,36	"	2,18	"	2,00	"
Lenguados...	"	"	"	"	"	"	"	"	4,00	"	"	"
Reyes.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,00	1,22	1,03

MOTORES DIESEL
Deutsche Werke Kiel

Dirección: BARCELONA - Provenza, 275

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por estos

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
10 Febro.	1 Marzo	Mina Piquera	5 300	Barcelona.
14 id.	5 id.	Claudio	3.900	Valencia.
16 id.	cargando	Norte	5.000	Barcelona.
24 id.	esperando	Euzkera	2.600	Id.
24 id.	»	Sac	4 700	Id.
7 Marzo	»	Rita Sister	4.500	Id.
10 id.	»	Ntra. Sra. del Carmen.	5.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
8 Febro.	26 Febro.	R. Alonso R	4.200	Barcelona.
16 id.	2 Marzo	Astur.	1.250	Bilbao.
16 id.	4 id.	Sotón.	1.900	Id.
20 id.	8 id.	Abando	2.600	Vallcarca.
21 id.	cargando	Urola.	6.200	Barcelona.
26 id.	esperando	Arichachu	6.000	Id.
7 Marzo	»	Maruja y Aurora	2 500	Id.
10 id.	»	Astur	1.250	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.º TURNO =====				
16 Febro.	1 Marzo	G. Fierros	2.850	Cádiz.
21 id.	9 id.	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
24 id.	cargando	Júpiter	3.000	Id.
26 id.	esperando	Ciaño.	4.750	Id.
26 id.	»	Candina	4.300	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
16 Febro.	26 Febro.	Marta Junquera	600	Santander.
16 id.	28 id.	Pepín.	550	Pasajes.
19 id.	28 id.	Everest	650	Id.
19 id.	5 Marzo	María	400	San Sebastián.
24 id.	7 id.	Astillero	480	Id.
24 id.	8 id.	Hernani	420	Id.
24 id.	10 id.	Alejandro	400	Zumaya.
3 Marzo	cargando	Ruda.	480	San Sebastián.
7 id.	esperando	San Ireneo	580	Vigo.
9 id.	»	Everest	650	Pasajes.
9 id.	»	María	400	San Sebastián.

- GIJON

puertos desde el 25 de febrero al 10 de Marzo 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
7 Marzo	8 Marzo	Sama.	1.040	Bilbao.
8 id.	8 id.	Sotón.	1.900	Id.
===== MUSEL - NORTE. - CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
21 Febro.	27 Febro.	Joven Conchita	220	Vigo.
21 id.	26 id.	C. de Zubiria	4.500	Tarragona
22 id.	3 Marzo	Inocencio Figaredo	3.700	Valencia.
24 id.	26 Febro.	Quenje	100	Coruña.
24 id.	8 Marzo	Júpiter	4.500	Barcelona.
24 id.	cargando	Euzkera	4.400	Id.
26 id.	28 Enero.	Capricho	140	Santander.
26 id.	10 Marzo	Numa	4.200	Barcelona.
26 id.	2 id.	Mina Carrio	3.500	Valencia.
26 id.	5 id.	Suevia.	400	Vigo.
26 id.	7 id.	José María	500	Pasajes.
26 id.	5 id.	Sama.	1.040	Bilbao.
3 Marzo	cargando	Maruja y Aurora.	7.000	Barcelona.
5 id.	>	María Amalia.	600	Santa Pola.
7 id.	esperando	Iluntzar-Mendi	3.000	Sagunto.
8 id.	>	Mieres	4.100	Barcelona.
8 id.	>	Toñín.	140	Santander.
===== GIJÓN - DARSENA. - F. C. DE LANGREO =====				
12 Febro.	27 Febro.	Margarita	300	Zumaya.
12 id.	26 id.	Airoso	130	Santoña.
7 id.	2 Marzo	Josefa	300	Zumaya.
7 id.	3 id.	Vito	190	San Sebastián.
7 id.	5 id.	Sotillo	190	Zumaya.
12 id.	5 id.	Belarmina	140	Bilbao.
12 id.	7 id.	Lekeitiarra	200	Zumaya.
12 id.	7 id.	Ineschu	180	Bilbao.
23 id.	9 id.	Sisarga	155	Zumaya.
24 id.	9 id.	Ana	300	Pasajes.
5 Marzo	cargando	Anita.	220	Zumaya.
5 id.	esperando	Josefa Mari	230	Coruña.
7 id.	>	Galicia	320	San Sebastián.
7 id.	>	San Eduardo.	320	Bilbao.
10 id.	>	Gaviola	300	San Sebastián.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena
de Febrero y 1.^a de Marzo de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Febrero				
16 Febro.	21 Febro.	María Dolores	4.375	Barcelona.
20 íd.	21 íd.	Iturri-Ripa	390	Bilbao.
14 íd.	21 íd.	Inogedo	473	Requejada.
22 íd.	23 íd.	Arnao	131	Id.
20 íd.	23 íd.	Occidente.	117	Malpica.
19 íd.	24 íd.	M. de Chávarri	3.928	Alicante.
21 íd.	24 íd.	Achuri	4.533	Tarragona.
23 íd.	24 íd.	Caruso	1.362	Pasajes.
22 íd.	24 íd.	Evaristo	57	Navia.
24 íd.	24 íd.	Cabo Carvoeiro	181	Gijón.
24 íd.	26 íd.	Iturri-Ripa	394	Bilbao.
25 íd.	26 íd.	Jone Miren	6	Ferrol.
21 íd.	26 íd.	Río Navia 2	1	Navia.
19 íd.	27 íd.	Luis Adaro	3.170	Sevilla.
25 íd.	27 íd.	Cementos Rezola	60	San Sebastián.
20 íd.	28 íd.	Santiago López	3.805	Ibiza-Barna.
TOTAL . .			22.983	
1.^a decena de Marzo				
22 Febro.	1 Marzo	Víctor de Chávarri	4.434	Valencia.
23 íd.	2 íd.	Luis Caso de los Cobos	3.290	Alicante.
1 Marzo	2 íd.	Angeles	8	Santander.
24 Febro.	3 íd.	Brens	148	San Sebastián.
2 Marzo	3 íd.	Arnao	126	Requejada.
3 íd.	3 íd.	Nemrod	80	Huelva.
2 íd.	3 íd.	Zuloaga	210	Betanzos.
25 Febro.	3 íd.	Unión	130	Vigo.
28 íd.	5 íd.	José Tartiere.	1.448	Barcelona.
1 Marzo	5 íd.	Río Miera.	998	Vigo.
2 íd.	5 íd.	Lolina	390	Zumaya.
25 Febro.	5 íd.	José Antonio	70	Muros.
22 íd.	6 íd.	Fernando L. de Ibarra	4.486	Valencia.
3 Marzo	6 íd.	Iturri-Ripa	403	Bilbao.
6 íd.	7 íd.	Caruso	490	Vigo.
3 íd.	7 íd.	Pepín	541	Castro.
6 íd.	7 íd.	Arnao	86	Requejada.
8 íd.	8 íd.	Antonieta	135	Bilbao.
6 íd.	9 íd.	Guillermo Schulz.	3.628	Cartagena.
7 íd.	10 íd.	Margarita	315	Zumaya.
9 íd.	10 íd.	Arnao	146	Pasajes.
8 íd.	10 íd.	Inogedo	289	Requejada.
TOTAL . . .			21.851	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Febrero y 1.^a de Marzo de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Febrero.				
23 Febro.	28 Febro.	El Caudal	1.050	Bilbao.
23 id.	28 id.	Bodón	705	Id.
24 id.	28 id.	Jaime Girona.	2.021	Id.
24 id.	28 id.	Aurora	909	Id.
25 id.	28 id.	J. Tartiere	2.040	Barcelona.
25 id.	1 Marzo	Gaitero	100	Pasajes.
25 id.	1 id.	Faustino R. San Pedro	2.003	Bilbao.
24 id.	1 id.	Aller	196	Id.
TOTAL....			9,024	
1.^a decena de Marzo				
2 Marzo	4 Marzo	Chakartegui	193	Bilbao.
25 Febro.	4 id.	M. de Urquijo.	2.627	Id.
24 id.	4 id.	Nervión	972	Id.
1 Marzo	5 id.	Mont Seny	850	Id.
3 id.	5 id.	Aurora	885	Id.
2 id.	5 id.	Jaime Girona.	2.185	Id.
25 Febro.	5 id.	Juan Artaza	589	Id.
3 Marzo	5 id.	Caruso	855	Avilés.
3 id.	5 id.	Bodón	753	Bilbao.
3 id.	8 id.	El Caudal	1.039	Id.
7 id.	10 id.	Jone Miren	184	Id.
7 id.	10 id.	Juanes	198	San Sebastián.
9 id.	10 id.	Iturri-Ripa	387	Bilbao.
7 id.	10 id.	Jaime Girona.	1.296	Id.
TOTAL...			13 013	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Febrero y 1.^a de Marzo de 1934

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	4.414,23	8.595,69
	Id. 2. ^o	2.897,94	7.557,84
	Id. 3. ^o	4.730,00	6.795,57
	Id. 4. ^o	2.592,83	2.149,02
	Grúas chicas	598,75	408,59
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	16.489,15	21.427,79
	Grúas chicas	4.008,72	6.282,59
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.092,84	2.700,86
	Muelles	331,00	442,00
Totales en las dos decenas.		38.155,64	56.359,95
AVILÉS		22.983,00	21.851,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		9.024,00	13.013,00



Domicilio social y dirección: **ABBAÑA** (Asturias)

Dirección telefónica: **FÁBRICA-MIERES** (Oviedo)

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

LINGOTE de afino y de moltería. - Hierros laminados. - CONSTRUCCIONES METÁLICAS: Puentes, calderas, vigas armadas, tinglados, mercados, vagones de hierro para minas y otros. - CARBONES propios para cok, gas y vapor. - COK superior para cubilotes y usos metalúrgicos y domésticos. - SUBPRODUCTOS DERIVADOS DE LA HULLA: sulfato de amoniaco, benzoles de diversos tipos, quitamanchas, solvent, etc., alquitrán deshidratado para carreteras, brea, naftalina.

AGENCIA EN MADRID: Hortaleza, 3 - AGENCIA EN GIJÓN: Marqués de San Esteban, 22



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Santa Marta». Casco de acero; de 3.486 tons. de registro bruto y 2.094 netas. Construido en 1896. Vendido por D. Felipe F. Aguado de Santander a compradores italianos en 194.500 liras.

LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN GIJÓN

DURANTE EL MES DE FEBRERO :: - ::

A continuación publicamos una estadística de las ventas de pescado efectuadas en este puerto durante el mes de referencia.

ESPECIES	KILOS	PESETAS
Abadejo.....	2.753	4.222,00
Almejas.....	2.838	3.273,00
Barbadas.....	5.917	4.177,00
Besugo.....	337.143	390.654,00
Calamares.....	95	146,00
Congria.....	865	1.209,00
Congrio.....	4.094	7.661,00
Chicharro.....	13.265	4.003,00
Gallapotes.....	53	81,00
Gallos.....	33.898	36.112,00
Lenguado.....	164	674,00
Merluza.....	26.624	85.623,00
Mero.....	367	1.018,00
Palometa.....	39.862	23.913,00
Pancho.....	43.126	40.308,00
Pescadilla.....	102.693	135.455,00
Potarros.....	7.610	4.983,00
Rape y Raya.....	44.788	15.875,00
Reyes.....	700	818,00
Salmonetes.....	2.376	5.718,00
Varios.....	59.653	14.729,00
TOTAL.....	708.884	780.652,00

¿CARBÓN AMERICANO PARA IRLANDA?

Hay cierto revuelo en los círculos exportadores carboneros sobre la posibilidad de un arreglo entre el Estado Libre de Irlanda y Estados Unidos para la compra de carbón de aquél a este último. La cifra de importación carbonera llega a las 2.600.000 tons. anuales en Irlanda y parece que el acuerdo aludido es

hace sobre una cantidad aproximada. Un punto interesante, en relación con todo esto, es la llegada a Nueva York de Mr. John Leyden, Subsecretario del Departamento de Comercio, en el Estado Libre de Irlanda. Se dice que el objeto de este viaje es estudiar el mercado americano de maquinaria con vistas al proyecto que se estudia de establecer factorías a lo largo del Shanon, en Irlanda. Se duda, sin embargo, que el carbón americano pueda competir con el inglés en Irlanda, por razón del elevado tipo de fletes que gravitaría sobre su precio, pero existen posibilidades y se están estudiando con detenimiento.

UNA INTERESANTE CONFERENCIA

D. Gustavo Morales y de las Pozas, muy culto e inteligente Ingeniero de Minas, afecto a la Sección de Combustibles del Ministerio de Industria y Comercio, pronunció el sábado último, día 10, su discurso de ingreso en la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, disertando sobre el tema «La crisis de la minería del carbón en España».

No obstante la facilidad en que tratando de estas cuestiones se incurre en el gravísimo pecado de aburrir a los oyentes, el Sr. Morales de las Pozas tuvo como característica de su conferencia, el acierto de exponer breve y profundamente, una síntesis de nuestro problema carbonero, deleitando e interesando al escogido auditorio, compuesto principalmente por técnicos de la industria minera, que le escuchó con verdadera complacencia.

El Sr. Morales de las Pozas, así como D. Ramiro Villarino y Campero que pronunció la contestación de ritual en nombre de la Corporación, fueron largamente aplaudidos.

ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES MARÍTIMOS

El Bureau Veritas acaba de publicar la lista de accidentes marítimos registrados durante

el mes de diciembre. Los datos se refieren a los nombres de 83 vapores, 7 motonaves (incluso auxiliares) y 18 buques de vela eliminados del Registro durante el mes. Las razones fueron las siguientes:

Vapores: Desguazados, 63; naufragados, 9; zozobrados, 7; desaparecidos, 2; perdidos en colisión, 1; por incendio, 1.

Motonaves (incluso auxiliares): Naufragados, 4; zozobrados, 1; incendiados, 1, y desguazados, 1.

Veleros: Naufragados, 8; zozobrados, 4; desguazados, 2; incendiados, 1; por colisión, 1; abandonados, 1; transformados, 1.

La nacionalidad de los buques eliminados del Registro era:

Vapores: 2 americanos; 2 belgas; 27 ingleses; 2 chinos; 1 danés; 1 holandés; 1 egipcio; 1 francés; 7 alemanes; 11 griegos, 9 italianos; 3 japoneses; 1 letón; 1 noruego, 2 panameños; 1 portugués; 1 ruso; 4 españoles; 5 suecos, y 1 yugoeslavo.

Motonaves (incluso auxiliares): Ingleses, 4; americanos, 1; argentinos, 1; noruegos, 1.

Veleros: Americanos, 11; fineses, 3; daneses, 1; franceses, 1; italianos, 1; portugueses, 1.

EL TONELAJE SUECO AMARRADO

Ha habido un aumento considerable en la cifra de este tonelaje durante el último mes de febrero. Según las estadísticas recogidas por la Asociación de armadores suecos, referentes a los buques de 100 tons. en adelante, había en 1.º de febrero, 322 buques inactivos, 491.000 tons. grueso; las cifras respectivas en 1.º de enero, eran 211 buques, 250 toneladas grueso. En febrero de 1933, el tonelaje amarrado era de 431.000 tons. Los buques amarrados para reparaciones o clasificación, sin la tripulación a bordo, se incluyen en esas cifras. El aumento referido, que es general, es particularmente grande en los buques de menor tonelaje, que se emplean sobre todo, en el mar del Norte y en el tráfico del Báltico.

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA
Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

La Mutua asume los riesgos de pérdida total, abandono, gastos de salvamento y 3/4 recursos de tercero.

Capitales asegurados: 32.645.245 PESETAS.
 Sinistros pagados hasta el 31 de Marzo de 1933: 1.345.003,19 PESETAS.

SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y DE MAR

La Mutua asegura todos los riesgos que autoriza la vigente Ley de Accidentes del trabajo, y los riesgos de accidentes de mar.

Capitales asegurados: 9.686.778,24 PESETAS.

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS



CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES
 Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3
 Almacenes: Sanz Crespo

GIJON



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ACLARANDO LA ORDEN DE

22 DE ENERO ÚLTIMO :: ::

Se publica para conocimiento de los señores Delegados marítimos y como aclaración a la Orden ministerial de fecha 22 de enero del año actual («Diario Oficial» núm. 38), que cuando el Armador, Consignatario o Capitán de algún buque manifieste que le es imposible entregar en la Capitanía de Puerto los datos estadísticos antes de la salida a la mar del mismo, podrá éste ser despachado, si a dichas Autoridades se les ofrecen garantías de presentarlos antes de las cuarenta y ocho horas siguientes a la salida del buque.

Madrid, 23 de febrero de 1934.

EXCLUYENDO AL VAPOR «EA» DEL PER-

CIBO DE PRIMAS A LA NAVEGACIÓN :::

Ilmo. Sr.: Vista la instancia suscrita por el gerente de la Compañía Marítima Elanchove, solicitando se admita la documentación de primas a la navegación que el vapor «Ea», de su propiedad, hubiera devengado durante el año 1933, para su liquidación en la forma establecida:

Resultando que por Ordenes ministeriales de 17 de junio y 30 de septiembre pasado, se resolvieron los recursos promovidos por la Asociación de Navieros de Bilbao, de la que es miembro el promovente, en cuyas disposiciones se exponían las razones legales a que se fundamentaban las resoluciones dictadas:

Resultando, por otra parte, que el recurrente pretende la inclusión del vapor «Ea» para el percibo de primas del año 1933, ba-

sándose en determinada interpretación del artículo 8.º del Decreto-ley de 21 de agosto de 1925, y del artículo 4.º del Decreto-ley de 19 de febrero de 1931, cuyo alcance se determinó con toda exactitud y claridad en las citadas disposiciones ministeriales de 17 de junio y 30 de septiembre pasado,

Este Ministerio ha resuelto, de conformidad con lo propuesto por la Inspección de Navegación, excluir al vapor «Ea» del percibo de primas a la navegación por exceder de la edad legal.

Madrid, 20 de febrero de 1934.

DECLARANDO ADMITIDO EL VA-

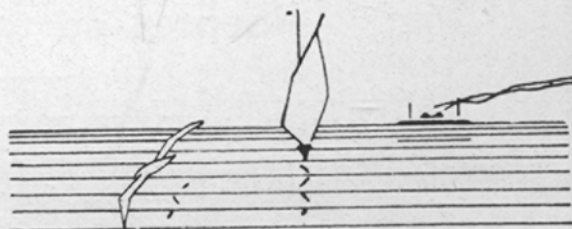
POR «VICENTE» PARA EL PERCIBO

DE PRIMAS A LA NAVEGACIÓN

DURANTE EL AÑO 1933 ::: :::

Ilmo. Sr.: Presentada oportunamente la instancia y declaración, para la inscripción en el libro de Registro de buques con derecho a primas a la navegación, durante el año 1933, y terminado el expediente a su debido tiempo, queda admitido el vapor «Vicente» para el percibo de primas durante el expresado año, cuyos datos son los que exponen a continuación: «Vicente», Armador Ferrer y Passet, matrícula, Valencia; año de construcción, 1899.

Madrid, 3 de Marzo de 1934.



S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

GIJÓN

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

Telegramas: DEKADE :-: Teléfono 1119 :-: Apartado 44



La Unión y El Fénix Español

(Compañía de Seguros)

MARÍTIMOS - Buques - Fletes - Desembolsos - Mercancías - Incendios - Vida
Valores - Accidentes del Trabajo y Mar (tripulaciones industrias, etc.) - Acci-
dentes individuales - Responsabilidad Civil - Robo - Eepoliación - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA



CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ

COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad; 49



Teléfono 2938



Particular 1496

ANTONIO T. VEGA

GIJÓN

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

Postal: Apartado 34 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00

Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34 - **GIJÓN**

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05
Apartado N.º 201

Telegramas }
Telefonemas } "RUIDEVELASCO GIJÓN"

CODES } A. B. C. 5.ª EDICIÓN
SCOTT'S 10.ª EDICIÓN

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas }
Telefonemas } **RUSANCO**

TELEFONO 11.354
APARTADO 145

CLAVES } A. B. C. 5.ª EDICIÓN
PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS

VAPORES:



"Mina Piquera"
"Mina Coto"
"Mina Carrió"
"Mina Sorriego"
"Mina Entrego"

GRANDES TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTDA.)

Talleres y Oficinas: Calle de la Sierra :: Telefono automático 3126

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

Talleres de Ajuste, Calderería y Forja- Montaje de transmisiones - Soldadura Autógena y Eléctrica.

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A.-SANTANDER

Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C^o S. A. E.

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

Cables de Alambre ingleses "British Ropes Ltd." - Cadenas de la casa "Old Hill" con certificado del "LLOYD'S" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la casa "Gotscher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORÁN-AVILÉS

REEM

suministrará a Vd. el tipo apropiado de aceite o grasa que precise para sus máquinas, motores, etcétera.

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

S. A. REEM

Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038

PLANOS INGLESES (FISHING'S CHARTS) ACOTADOS ESPECIALES PARA PATRONES DE PESCA

PLANOS DE PESCA.—Desde Silleiro a Santa María con los pesqueros de Foudorces de Mira, Ericeira, Faraloes, Seno de Abraham, Risca, Aida, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardo, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—PLANO DE PESCA B.—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmarah, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kantin, Mogador Sim a Porras, etc.—PLANO DE PESCA F.—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tefelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta, Cabeza del Cabo, etc.—PLANO DE PESCA G.—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos, Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—PLANO DE PESCA H.—Contiene las Islas Terceras y la situación de un Banco de pesca abundantísima.—PLANO DE PESCA I.—De Juby a Cabo Blanco del Sur con los pesqueros de los Matillos, Sakiet, Bojabor, Barreras, Franceses, Peña Grande, Barbas, Río de Oro, Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse a

Doña VICTORIA SANTANA GUIJARRO
SAN VICENTE RASPEIG—(ALICANTE)

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 ptas.

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJON

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas PRENDES

NIGANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 — Teléfono 2256

SANTANDER

Pinturas, Cordelería y Cables. - Lubrificantes.
Cotones, Correas, Amiantos. - Empaquetaduras
Poleas de hierro y madera. - Faroles para buques

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS
» Telefónica: }

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

— DE —

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

Unica Casa del ramo en este puerto :: Frente a los muelles

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

— G I J O N —

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS
AGENTES DE ADUANAS ; SEGUROS MARÍTIMOS
EXPORTACIÓN DE CARBONES

GRANDES ALMACENES DE SAL

AGENTES DE VAPORES COSTEROS
CONTRATOS DE SALVAMENTOS DE BUQUES
BOMBAS DE ACHIQUE DE 1.000 TONS. POR HORA

Telegramas } **ÁNGELVAREZ** APARTADO NÚM. 31
Telefonemas }
Oficinas: AVILÉS 72
Teléfonos } Id. San Juan de Nieva 3
Particular. 99

VAPORES:
Caruso... 1,350 Tons. } Aida 350 Tons.
Lollina ... 400 } Margarita 270 }
 } Africana.. 150 }

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: **D. PEDRO SABANDO**

SOLDADURA ELÉCTRICA

Realiza rápida y económicamente las más difíciles reparaciones de todas clases de piezas de maquinaria en hierro y acero, calderas marinas y terrestres, etc.

Tren flotante :-: Lancha «Electra»
Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: **JAENICKE**

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento **G I J Ó N** Teléfono 32-14

AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS - FLETAMENTOS - COMISARIA DE AVERÍAS
DESPACHOS DE ADUANAS - COMISIONES - TREN DE GABARRAS

TELEG.
TELEF. **ALEGRE**
CABLE.

A. B. C. code 6.ª Edic.

TALLERES DE G. RIERA

— G I J Ó N —
(Próximos al puerto del Musel)
Teléfono 34-44

Reparación de buques - Construcción de maquinaria y calderas para los mismos. - Reparaciones en general. - Talleres mecánicos. - Calderería. - Forja y Fundición.

COMPañIA EUSKALDUNA

DECONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Buques de vapor y motor, mixtos o de carga, petroleros, pesqueros, remolcadores, ganguiles, dragas, chupones, cabrías, barcas, gasolinos y botes.

Grandes diques secos para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

Fundiciones de hierro, bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

Grandes talleres de construcción de locomotoras y demás material de ferrocarriles, puentes metálicos, grúas de todas clases, maquinaria para obras públicas, fábricas y edificaciones.

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián
... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
natarlo de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

Paseo de Pereda, 22, bajo ✦ **SANTANDER**

NETOL

LIMPIA METALES SUPREMO

VENTA EN DROGUERIAS
FERRETERIAS Y EFECTOS NAVALES

Viuda de Antonio López de Haro

Consignación de Buques - Fletamentos - Tren de Gabarras - Servicio de remolques
y aguadas - Agente de Aduanas - Seguros marítimos

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de África y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

Holland America-Line de Rotterdam. (Vapores correos Holandeses. Línea CUBA-MÉXICO)

Tampa Inter-ocean Steamship Cº de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

Fearnley & Eger, de Oslo - Wil: Wilhelmsen, de Oslo

Rob. M. Soman Jr. de Hamburgo. (Servicio rápido directo entre el Norte de España y puertos italianos)

The Union Marine Insurance Cº Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.ª Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA

REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL». — Para fondos de buques de hierro y acero. — Cerca del 60 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

«NAVY BRAND». — Composición muy fuerte para el mismo uso y adecuada para navegaciones entre países tropicales o aguas muy sucias.

«COPPER PAINT». — Composición para fondos de buques de madera.

«YACHT COMPOSITION». — Para fondos de buques de regata y recreo.

«BOOTTOP». — Anticorrosiva para la línea de flotación de buques de hierro.

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

«BLACK TOPSIDE». — Pintura para costados de buques.

«DANBOLINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGH».

«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA».

«BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas).

«FURNITURE VARNISH».

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles).

«MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT».

Pintura al agua «ODI-CO» (preciosos colores permanentes).

Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos. «INTERPAST» A. y B.

Todas las pinturas patentadas «HOLZAPFEL» son para toda clase de aplicaciones y usos

Nuestras pinturas son las de mayor duración y de mayor rendimiento. SON, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.

Oficinas:
Ibáñez de Bilbao, B
BILBAO

En todos los puertos del MUNDO podemos suministrar nuestras patentes y guardamos depósitos, además, en las principales poblaciones de España

Agente en Gijón: C. de Zabala + Id. en Oviedo: Paulino G. González