



AÑO VI

GIJON 1.º DE JULIO DE 1935

NÚM. 112

**Hijos de
CASIMIRO VELASCO**

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67



Teléfono 32-00

GIJON

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-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"

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes **MONASTERIO** Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: **MONASTERIO**
TELÉFONO 27-00 + APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJÓN

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEXICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

“Fundición Guillermo”

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831

Taller:

Marqués de San Esteban
Vías de Fomento

GIJÓN

APARTADO 220

Leche en polvo

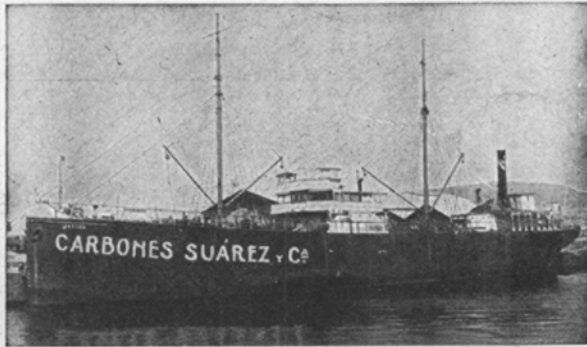
“SAM”

Sin rival entre sus similares, por su calidad, por sus precios y por sus condiciones de conservación que la hacen insustituible para las

travesías marítimas

Fábrica en Renedo (Santander)

Depósito en GIJÓN: Lechería SAM - Jovellanos, 23 - Teléfono 2040



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

Tele ^{gramas} fonemas } SUARECES

FACTORÍA NAVAL

HIJOS DE J. BARRERAS, S. A. VIGO

Maquinaria :: Calderería :: Fundición
Varaderos :: Construcciones metálicas

Especialidad en Buques pesqueros

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocia, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOUSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

"ASTURIAS MARÍTIMA"

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	{	Plana completa. 60 ptas.		$\frac{1}{8}$ de plana... 150 ptas. al año (sin descuento)
		Media plana... 35 id.		Descuentos. {
		Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.		Contratos por un año 25 %
		Media plana... 30 id.		Los anuncios en texto no tienen descuento.
		Cuarto plana... 15 id.		Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.		Id. por un semestre..... 13 id.
		Media plana... 22 id.		Los anunciantes recibirán la Revista gratis.
		Cuarto plana... 12 id.		

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

Fabricación especial con—patente de invención y procedimiento exclusivo de elaboración—de HILOS DE CÁÑAMO BLINDADOS con la total integridad y largo de fibras, PARA LA CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE ARTES DE PESCA



Confección de Artes para la Pesca de «PAREJA», «TRAWLER», «BACA» y demás aparejos de arrastre. Píolas, palangres, Trasmallos, Sondas, Malletas, etcétera, etcétera. Las características de nuestros géneros son la calidad insuperable y los mejores precios.



"EL ÁNCORA"

EFECTOS 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 GIJÓN

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

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

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:
CORESA

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.

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO
Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

TELÉFONOS { OVIEDO 3590
GIJÓN 1905

TELEGRAMAS
TELEFONEMAS

RUIDEVELASCO

{ OVIEDO
GIJÓN

APARTADOS { OVIEDO 123
GIJÓN 201

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

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, recursos de tercero y averías particulares
Capitales asegurados: 33.912.425 PESETAS.
Sinistros pagados: 2.934.072,80 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: 9.148.444 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1934

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

Servicio regular entre los puertos de Pasajes, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Musel, Avilés, San Juan de Nieva, Luarca, Navia, Tapia, Ribadeo, Vegadeo, Foz y Vivero.



VAPORES

MARTA JUNQUERA	700 tons.	LALIN.	160 tons.
MARIA SANTIUSTE	560 »	TONIN	160 »
MARIAVI.	380 »	ROSITA	150 »
JOSE G. TREVILLA	280 »	AMADA	140 »
LOLA	260 »	CONCHITA.	120 »
MAGDALENA	260 »	ANGELES	120 »
CARMEN.	260 »	PRUDENCIA	120 »
PACO GARCIA	220 »	JOAQUINA	120 »

FLETES ECONÓMICOS

PRINCIPALES AGENTES.-Gijón-Musel: José Fernández Ruiz; Avilés y San Juan: Angel Alvarez S. en C.
Santander: Fernando García Castillo; Bilbao: Acha y Arregui; Pasajes: Cecilio Letamendia



AÑO VI

GIJON 1.º DE JULIO DE 1935

NÚM. 112

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

ASTURIAS SE DEFIENDE

El problema hullero y el tratado con Inglaterra

En nuestro número del 15 de mayo último dimos la voz de alarma por la amenaza que veíamos cernirse sobre Asturias ante el convenio comercial con Inglaterra, abrigando temores suficientemente fundamentados para suponer que dicho país intentaría aumentar el contingente de importación de sus carbones, con grave daño para la industria hullera nacional. Estos temores han tenido confirmación, pues al comenzarse las negociaciones del tratado comercial los ingleses pretenden que el cupo de introducción anual con derechos reducidos sea de un millón de toneladas, en lugar de 750.000, que hoy se permite importar a Inglaterra. Pero esta vez, Asturias ha sabido salir de su atonía, acudiendo como un solo hombre todas las fuerzas vivas de la provincia a la asamblea celebrada en Oviedo el día 22 de junio pasado, tomándose allí diferentes acuerdos y elevando unas conclusiones a los Poderes Públicos, de la cual damos cuenta en otro lugar de este número.

Nada nos sorprende la pretensión de Inglaterra, que ve reducida a casi la mitad su comercio exterior de carbones, pues éste era en 1913 de sesenta y cuatro millones de tonela-

das, mientras que en 1934 fué únicamente de treinta y nueve millones. Y como el problema hullero significa un serio quebranto para su economía, pone en juego toda su política, aspirando a resolver el descenso experimentado en las importaciones de hulla, con acuerdos de comercio. Por ello se esfuerza para lograr un aumento de 250.000 toneladas en nuestro contingente de importación, apoyando su pretensión en que la balanza comercial con España arroja un saldo desfavorable para ella y que en los demás países ha experimentado su mercado de hulla una importante contracción. El alegato nos parece legítimo en principio, pudiendo compensarse con la entrada de algunos productos que España adquiere a otros países con los cuales no existen compromisos comerciales, pero nunca con carbón, puesto que nuestra industria hullera se encuentra también mermada y ante un serio problema que resolver.

En las condiciones presentes, la aspiración de Inglaterra es de todo punto inadmisibles, puesto que si aún después de haberse reducido la producción hullera española en unas 750.000 toneladas del promedio que ésta te-

nía en 1933, hay en las minas «stocks» apilados que ascienden a 260.000 toneladas, puede calcularse cual sería el desenvolvimiento de esta industria caso de tolerarse el aumento que Inglaterra pretende conseguir. Esto, que infringiría un grave quebranto para la economía asturiana y su industria hullera, además del que produciría al Tesoro, lanzaría al paro forzoso a tres mil obreros mineros y dejaría a algunos miles más en situación difícil, por la irregularidad de los mercados de venta.

Por ello, lo que procede no es precisamente un aumento en el cupo de importación, sino, por el contrario, una reducción del mismo a 400.000 toneladas y que además se ejerza una vigilancia muy escrupulosa por parte de los inspectores de puerto, a fin de impedir la entrada clandestina de carbones extranjeros, pues, según datos particulares, se introdujeron en España el año 1933, 1.400.000 toneladas, mientras que las estadísticas oficiales declaran 1.137.686 toneladas solamente. Este matute es el que ha de perseguirse, imponiendo grandes sanciones a quienes lo ejecutan, porque de ese modo hacen importantes negocios a costa de la ruina de nuestra industria hullera y del país en general.

Las dificultades con que tropieza la riqueza minera asturiana para continuar desenvolviéndose, son enormes. Los países exportadores de carbón, en su ánimo de conquistar mercados, establecen un «dumping» que los mineros asturianos no pueden afrontar, por las condiciones de desventaja en que se hallan para

hacerlo, puesto que los gastos de explotación son muy elevados y la producción-hombre inferior a la de quienes nos hacen la competencia. Pero Asturias no lucha solo contra estos adversarios, sino que tiene acérrimos enemigos entre los consumidores nacionales, muchos de los cuales pretenden que desaparezca la obligatoriedad de adquisición de hulla española y se permita la entrada de carbón exótico, desapareciendo las trabas que hoy se oponen a ello. Y por último, los exportadores fruteros de Levante, también nos hacen una guerra sin cuartel, entendiendo que al favorecer la importación inglesa de carbones, aquel país, dispensará mejor acogida a los productos de sus huertas.

Todos ellos luchan contra Asturias y su riqueza básica, sin reparar que esto significa la ruina completa de una región y el paro de muchos miles de obreros. Pero esto no lo entienden o no quieren entenderlo, lo que es peor, como tampoco ponen reparos para pedir que se cierren las minas asturianas, aunque ello suponga la desaparición de una industria que representa nuestra independencia nacional.

Optimistas impresiones y buenas promesas han recogido los asambleistas hulleros destacados a Madrid. Veremos si se cumplen o no estas palabras de las que están pendientes todos los asturianos.

ANUNCIESE EN «ASTURIAS MARÍTIMA» Y ASÍ TENDRÁ GRAN EFICACIA LA PROPAGANDA QUE REALICE

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 "Goya"	155 Tons.
Motonave "Cervantes" ..	240 —	— "M. Benlliure" ..	152 —
— "Zuloaga"	240 —	— "Capricho"	135 —
— "D. Quijote" ..	225 —	Vapor "Melchuca"	120 —
— "Sancho Panza" ..	225 —		



MERCADO DE FLETES



Ningún cambio ha experimentado este mercado en el transcurso de la segunda decena de junio. La paralización de órdenes es la misma que había en anteriores semanas, por no decir mayor; crítica situación que se comprueba fácilmente al ver lo escaso que es el tráfico en los puertos asturianos y también las fantásticas cifras que representan las existencias de hulla apilada en las minas.

Las operaciones de fletamento concertadas en el período a que nos referimos han sido contadísimas y todas ellas a precios sumamente bajos, pues aunque los armadores hacen resistencia para aceptar estos compromisos, que les han de producir pérdidas, ante la competencia que ellos mismos establecen, no les queda más recurso que aceptarlos, ya que por otra parte la escasez de demanda y la abundancia de tonelaje, ofreciéndose al mercado con gran insistencia, no permite vacilaciones.

Como venimos arguyendo desde hace meses, el único remedio viable que evite el negocio ruinoso que para los navieros es hoy el

tráfico de Asturias, será un bien entendido acuerdo de amarre de flota hasta equiparar la demanda a la oferta, y establecer a su vez tipos mínimos de flete, para que éstos no lleguen a tener precios que no permitan ni cubrir los gastos de explotación de los buques, como ocurre en la actualidad.

Mientras que no se adopten medidas en este sentido y el mercado persista en su paralización actual, los armadores continuarán sufriendo pérdida tras pérdida, hasta que las reservas de cada uno lo permitan.

Por otra parte, tampoco existe la posibilidad de entretener los barcos en otras direcciones, facilidad que antes había cuando este mercado declinaba en su actividad; hoy pocos son los sectores marítimos favorecidos con suficiente demanda para colocar todo el tonelaje que concurre a los mismos, y sí muchos los que tienen superabundancia de buques.

Algo de esto es lo que ocurre en los viajes de retorno para Asturias, cuya desanimación es considerable, incluso hasta para los cargamentos de madera para minas.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián ..—Vp.	400 ts.	Ptas. 9,—	Langreo
Id. ..— »	300 ts.	» 10,—	Id.
Id. ..— »	180 ts.	» 10,—	Id.
Zumaya	» 200 ts.	» 9,50	Id.
Vigo	» 400 ts.	» 11,—	Norte
Id.	» 150 ts.	» 11,—	Langreo

PRAVIA a

Bilbao	—Vp.	3.500 ts.	Ptas. 7,—
--------------	------	-----------	-----------

Bilbao	—Vp.	1.000 ts.	Ptas. 7,10
Adra	— »	2.000 ts.	» 13,—
Pasajes	— »	200 ts.	» 12,—

RETORNOS:

S. Sebastián-R. Martín ..—	800 ts.	cemento	Ptas. 20,—
Villagarcía-Musel—	300 ts.	pinos	» 9,—
Bilbao-Musel	—400 ts.	mineral	» 5,—

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION 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, cabrias, barcazas, 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



FEDERIGO 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 Vizcaya,
de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros,
de Ibarra y Compañía, de Compañía Trasmediterránea,
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 cruzamientos 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



El mercado de carbones asturianos se encuentra en franca paralización de pedidos, careciendo todas las clases de compradores, por lo cual abundan otra vez éstos en cantidades enormes. Las existencias hoy día disponibles en las plazas de las minas asturianas se calculan en unas 260.000 toneladas, solo Duro-Felguera tiene apiladas 110.000. Ante este serio problema, las medidas de ateceramiento en las labores están siendo adoptadas por la generalidad de las empresas hulleras, puesto que muchas de ellas vienen depositando las tres cuartas partes de su producción.

La situación crítica de esta industria produce un notable malestar en la cuenca hullera y sus efectos son sensibles en toda la provincia. De ahí que ante el anuncio de las pretensiones que los delegados ingleses tienen para que se amplíe el cupo de importación de hulla británica en España, todas las fuerzas vivas de la provincia se hayan reunido para protestar de la posibilidad de que lo consigan, puesto que lo procedente es reducir el contingente actual y no el aumentarlo. En este sentido, se han dirigido a los Poderes públicos dichos

elementos provinciales, exponiendo los perjuicios que se irrogarían a la industria hullera nacional, a la cual debe dársele una mayor protección, para evitar su ruina completa.

La paralización del mercado hullero se deja también sentir en los puertos asturianos, donde el tráfico ha descendido considerablemente. Pocos son los buques sometidos a los diferentes turnos, cuyos cargaderos están libres muchos de los días. Los despachos son rápidos, tanto por el Norte como por Langreo. Durante la segunda decena de junio, los embarques de carbón fueron así: Por Gijón-Musel 43.142 toneladas, por Avilés 15.261 y por San Esteban de Pravia 18.448.

Los precios para industria libre son cotizados, para todas las clases, por bajo de los oficiales, que son así:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,90 ptas.	58,15 ptas.
Granza	40,90 »	49,15 »
Menudo	36,30 »	44,55 »
Briqueta	55,30 »	63,55 »

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

Crisis del arroz español y unificación de tarifas

EL TRÁFICO DE ARROZ DE EXTREMO ORIENTE Y LA CRISIS DE NUESTRO PRODUCTO

ITALIA Y EL PROYECTO DE UNIFICACIÓN DE LOS FLETES MÍNIMOS

En estos tiempos, cuando tanto se comenta y se insiste sobre la situación de los navieros ingleses y sus pérdidas, bueno será registrar una nota de optimismo. Un tráfico donde hay beneficios y una actividad creciente, es el transporte de arroces de Indochina, vía Canal de Suez. La cantidad de arroz importado de Indochina subió de 330 mil toneladas en 1931 a 684.000 en 1934. Al principio, los buques ingleses condujeron menos de un décimo de la carga y los franceses tres cuartos. El año pasado, los ingleses llegaron a servir las tres cuartas partes.

Un reciente boletín de la Compañía del Canal de Suez, del que tomamos estas cifras da también estadísticas relativas al tráfico de arroz de otros países orientales. El año «record» de los embarques de arroz fue el de 1913, en que llegaron a los 2.061.000 de tons. las que pasaron a través del Canal; más de dos tercios procedían de la India y Birmania y menos de un quinto de la China. En los últimos cuatro años el tráfico ha señalado un incremento satisfactorio sobre las bajas cifras a que llegó en 1929 y 1930. En 1934, el tonelaje embarcado fué de 1.601.000 tons., de las cuales India y Birmania tenían una participación de 696.000 toneladas o sea el 43,5 % y la Indochina de 684.000 — 42,7 %. Una posible explicación de la disminución de los embarques de la India y Birmania es la caída del consumo alemán; y el aumento de la cifra referida a Indochina, es que Francia da preferencia al arroz importado de sus colonias.

Estos hechos últimos, la caída de la demanda alemana y los derechos preferenciales franceses al arroz de sus colonias, pueden ser la explicación de la crisis de los arroces españoles, que atraviesan una situación precaria por al contracción de sus mercados exteriores.

La organización central representativa de los armadores italianos se dispone a apoyar con el mayor entusiasmo el proyecto de unificación de fletes mínimos que está ya en vigor en El Plata, San Lorenzo y mercados australianos. Esta generalización de acuerdos llevará a organizar las sanciones necesarias para que su efectividad no se infrinja. Dicho proyecto representa el primer intento internacional que se lleva a cabo con buen éxito, con vista a la racionalización de la industria. Se supone que está en vías de efectividad otro acuerdo semejante para la zona del Pacífico septentrional. Queda todavía el problema de racionalizar el tonelaje, pero esto es ya vez menos complejo, pues mientras el tráfico continúa lentamente acreciéndose, el volumen de tonelaje disponible decrece a un ritmo cada vez más rápido.

El subsecretario de la Marina mercante, expuso recientemente su opinión de que la necesidad e interés de Italia la llevan a apoyar estos proyectos que son la única salida para la situación actual. Tal como él enfoca la cuestión, esos acuerdos deben tender a elevar los tipos de fletes y a hacer innecesarios los subsidios. Es el punto de vista que los navieros ingleses han sostenido siempre y que desde hace años se esfuerzan en comunicar a los armadores de todo el mundo, atados en la red de subsidios y de primas que impiden su libertad de movimientos y la del tráfico internacional. Las dificultades económicas que abruma a las haciendas fiscales del mundo, imponen restricciones a la liberalidad que hasta ahora se le dispensó a la Marina por todos los Gobiernos. Una prueba de este espíritu restrictivo que preside ahora la distribución de primas está en el caso del Japón que redujo los subsidios en más de 300 mil yens, dejándolos en 9,7 millones para el año económico, 1935-36.

CONTRA LA IMPORTACIÓN DE CARBÓN INGLÉS

UNA ASAMBLEA PARA DEFENDER LA HULLA ASTURIANA

En la Diputación provincial se celebró el 22 de junio una Asamblea de todas las representaciones asturianas, tanto de Ayuntamientos como Cámaras de Comercio, diputados a Cortes y entidades mineras.

Abrió el acto el gobernador general de la provincia Sr. Velarde, quien después de algunas palabras, cedió la presidencia al Sr. Landeta, como presidente de la Diputación. Este expuso el objeto de la Asamblea, diciendo que era no sólo para oponerse al deseo de Inglaterra, al negociar el nuevo tratado con España, de aumentar la importación de carbón en nuestro país, sino pedir al Gobierno que se rebaje el actual cupo de 750 mil toneladas, por considerarlo excesivo, dada la crisis de consumo que atraviesa la industria minera asturiana, y denunciar que se rebasa en la importación el actual cupo.

También dijo que era necesario hacer opinión y levantar la voz para que toda Asturias se ponga en pie en un gran acto que puede celebrarse, como ya se hizo en otra ocasión.

Para concretar las aspiraciones de la Asamblea, una ponencia de Alcaldes de Ayuntamientos hulleros redactó las conclusiones que se han de llevar a los Poderes públicos, y ese escrito fué entregado a la Mesa.

Seguidamente se da lectura a estas conclusiones y luego intervienen varios asambleístas

a todos los cuales les parece bien lo propuesto.

Propónese que vaya a Madrid una Comisión que entregue al Gobierno las conclusiones de la Asamblea y que la misma salga cuando los diputados a Cortes lo estimen necesario.

Las conclusiones son las siguientes:

La Ponencia encargada de la redacción del escrito de conclusiones de la Asamblea de fuerzas vivas reunidas en la Diputación Provincial de Asturias, el día 22 de junio, para la defensa de la industria hullera, gravemente amenazada por las pretensiones de Inglaterra al estipularse el nuevo Tratado Comercial, además de la etapa de aguda crisis general por que atraviesa, tiene el honor de someter a la Asamblea el proyecto de dicho escrito, sin perjuicio de que asistiendo a la Junta representantes técnicos de la industria y de las organizaciones económicas hulleras, se oigan sus juicios y opiniones, si la Asamblea lo considera oportuno.

Los Alcaldes de Langreo, Mieres y San Martín del Rey Aurelio.

Por tanto, la Excelentísima Diputación y los Ayuntamientos hulleros, reunidos en Asamblea magna reclaman del Gobierno:

Primero.—Protección rápida, eficaz y firme para la industria hullera asturiana y para la industria hullera nacional.

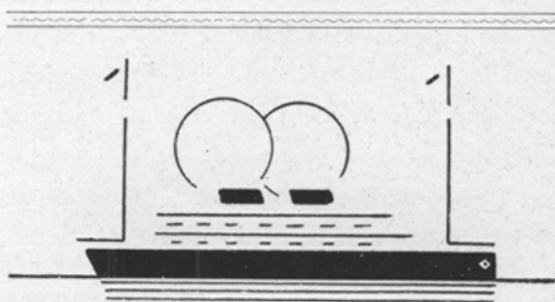
Segundo.—Reducción a 400 mil tonela-

das del cupo de importación de carbón inglés que la Gran Bretaña reclama, así como prohibición de importar carbón extranjero, ofreciendo, en todo caso, a Inglaterra las compensaciones pertinentes de otros muchos productos que Inglaterra pone en el mercado y que sin embargo España adquiere de otros países a los que nada vende.

Tercero.—Oposición, igualmente, a que se abandone la protección al carbón nacional, a que desaparezca la obligatoriedad de su consumo y a que las industrias obligadas puedan ser abastecidas con carbones extranjeros, pues todo ello redundaría en beneficio del país, de la paz social y de la tranquilidad pública, amenazada, no tanto por la aspiración comercial de un país extranjero, como por el afán de lucro de malos patriotas.

Oviedo, a 22 de junio de 1935.

Las numerosas representaciones que integran la Comisión nombrada en esta Asamblea que salieron para Madrid el martes último, celebraron en días consecutivos algunas reuniones y visitas a distintas personalidades del Gobierno. Todas ellas ofrecieron su apoyo a los comisionados, y el señor Lerroux ha dicho que los deseos del Gobierno coinciden con los de Asturias.



ASTILLEROS DEL CANTABRICO S.L.

— GIJÓN —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Buques de vapor y motor, mixtos o de carga, petroleros,
pesqueros, remolcadores, ganguiles, dragas, barcazas.

DIQUE SECO Para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES METÁLICAS,
PUENTES, GRÚAS, ENTRAMADOS METÁLICOS, CUBRICIONES,
MATERIAL FERROVIARIO, VAGONETAS, ETC., ETC.

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

El mejor rasgo del mercado de fletes durante la quincena fué el carácter algo más amplio de la demanda. Desgraciadamente no influyó en los tipos de flete, pero es, con todo, un síntoma favorable el descongestionamiento de tonelaje en ese mercado. El tráfico más activo de soja abrió esperanzas a los armadores que emplean sus buques en el extremo oriente, no por los tipos satisfechos, pues fueron bastante peores de los peores habidos el año pasado, sino que se aprovecha esta ocasión de librarse de una posición difícil, porque un mercado oriental holgado da mucha estabilidad al de fletes en general.

En el mercado del Plata las operaciones han decrecido con respecto a la quincena anterior que se había mostrado muy favorable. Para embarque inmediato hay, sin embargo, más actividad y así se fleta de San Lorenzo al R. U. vapor de 5.500 tons., a embarcar en los primeros días de julio, al tipo de 17/9. Del mismo puerto a Leith, Manchester, Swansea, Belfast, para agosto del 1 al 20, buque de 7.200 tons., a razón de 16/6.

Las condiciones del mercado Norteamericano experimentaron esta quincena una ligera recuperación. La demanda de Montreal es prácticamente desdeñable, aunque se han fletado algunos buques con granos y se han hecho bastantes transacciones del sector del Pacífico a Australia, a tipos bajos. Se fleta de la Columbia Inglesa a Sydney, cargamento de maderas, vapor de 8.200 tons., por 17.500 dolares, embarque agosto, 10 al 25.

El rasgo más satisfactorio de los mercados orientales ha sido la demanda de soja y arroz. Se fleta de Dairen a Rotterdam-Hamburgo, 8.200 tons., julio 5 al 20, al tipo de 14/9. De Saigón a Marsella y Havre, 3.000 toneladas, arroz, primera quincena de julio, al tipo de 19/.

CARBONES

La demanda, para la mayor parte de las variedades características de la zona de Cardiff, ha sido escasa casi todos los días de la última quincena. Únicamente, algunos cribados escasean, pero en su mayor parte, se han ofrecido demasiado, y sin hallar órdenes. Los coques tienen mejor salida, y asimismo aglomerados, pero sin mucha firmeza en sus posiciones. Baja de precios la madera de mina. A pesar de los acuerdos con el gobierno italiano, los productores carboneros de la zona galesa en general, sufren ahora de las restricciones financieras que se han introducido en aquella nación; calculándose que los créditos en Italia a favor de los mineros de Gales, pasan del millón de libras.

En el sector de Swansea hay una mayor demanda para «cobble» y en general las variedades superiores de la antracita se despachan bien, aunque en los tipos de menor calidad no hay salida fácil. Los cribados mejoran sus precios a medida que hallan una demanda más interesada; también suben granos lavados. En los de vapor, se cotizan bien, grancillas lavadas y granzas; tienen poca salida variedades de consumo doméstico.

No hay variaciones en el mercado de Glasgow ni en precios ni en la posición general del tráfico. Únicamente es digno de anotar que mejoran algunas variedades que estaban depreciadas la anterior quincena, como los cribados de Lanarkshire, las «pearls» lavadas son las que tienen una oferta excesiva.

En el sector de Newcastle se cotizan con firmeza las variedades de vapor Tyne, superiores y medianas; tienen también sostenida demanda los Durham y han llegado a escasear algunos en los últimos días. Los coques tienen peor salida y lo mismo ocurre con los bunkers ordinarios y carbones metalúrgicos.

El «Normandie» en Nueva York

El gigantesco liner, responde a todas las previsiones establecidas por los constructores.—El entusiasmo oficial de Nueva York a la llegada del buque.—Muelles especiales para los supertrasatlánticos.

El «Normandie», con 1.200 pasajeros a bordo, ha realizado su viaje inaugural, de acuerdo con lo previsto. La organización de la «Compagnie Trasatlantique» ha triunfado sobre todas las dificultades que amenazaban malograr sus planes, y el mayor de los buques que surcan cualesquiera de los mares del mundo, ha cruzado el Atlántico a la mayor velocidad registrada hasta la fecha; y eso que no se esperaba que el «Normandie» pusiese a contribución sus mayores velocidades, porque no es aconsejable forzar la nueva maquinaria en el primer viaje.

Entre los mensajes de augurio y felicitación recibidos por la Trasatlantique figura uno del director general de la «Cunard White Star Line», enviado a M. Canardel, director gerente de aquélla, donde le expresa sus votos porque el viaje se realice felizmente: «Me congratularía intimamente que el «Normandie» responda en todos sus aspectos, a las esperanzas que vuestra Compañía puso en él».

Nueva York se había preparado esplendidamente para el recibimiento del gigante. Hacía algunas semanas que se había acordado ofrecerle una bienvenida de especiales rasgos:

un haz de simbólicas luces emitido en la antorcha de la colosal estatua de la Libertad, que fué un regalo del pueblo francés al pueblo yanqui, en momentos históricos. El Alcalde, a la cabeza de una asamblea de 70 representaciones, dispuso los preparativos, y miles de ciudadanos iban a aguardar la llegada del buque reunidos en Battery Park y en los gigantes edificios que se yerguen atalayando el Hudson. Todo fué previsto de antemano, para su mayor lucimiento.

Se construyó un muelle especial al final de la calle Cuarenta y Nueve, más arriba de donde atracaban los predecesores, el «Berengeria», «Majestic», «Mauretania», «Bremen» y «Europa»; el muelle destinado al «Normandie» está enfrente de otro que se prepara para el «Queen Mary».

Mientras permaneció en Nueva York, el «Normandie», estuvo abierto a las visitas y todas las noches se celebraron fiestas a bordo.

Todos los billetes de regreso estaban vendidos con varias semanas de anticipación y el coloso condujo a Francia en ese viaje, 2.100 pasajeros.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA

MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

LA CRISIS DEL TRAFICO

LLEGA A GRAVES EXTREMOS

La crisis del tráfico marítimo en España ha llegado a extremos francamente catastróficos, pues a pesar de tener una extensa costa y una flota exigua, hay 244.047 toneladas de buques amarrados, según datos oficiales de 31 de diciembre último, cifra ésta que sin caer en error nos atrevemos a afirmar es hoy practicamente bastante más elevada. Dicho tonelaje corresponde a 97 buques de más de 100 toneladas y para nada se tiene en cuenta los parados por reparaciones ni otros que lo están transitoriamente en espera de fletes, pero que llevan sin navegar, muchos de ellos, dos o tres meses; de ahí que las realidades de tonelaje inactivo sean superiores a los datos oficiales.

Para comprobar el precario estado de la flota mercante basta sólo con dar un paseo por el litoral español. Pocos son los puertos donde no hay buques amarrados que la acción destructora del tiempo, lentamente, va pudriendo, si antes no puso en ellos el desguzador su mano. Debido precisamente a esto último, el porcentaje de flota inmovilizada no adquiere proporciones asombrosas, ya que continuamente se están retirando unidades del tráfico. Sin embargo, en España los desguzes no son llevados todavía con tanta celeridad como en el extranjero, que viendo la imperiosa necesidad de renovar su flota con nuevas construcciones que reunan las mejores cualidades de eficiencia para enfrentarse con la competencia que domina en todos los mercados marítimos, llevan a la práctica este sistema hasta donde les es posible y con una destacada protección de los Gobiernos, deshaciéndose por otro lado de aquellos buques que por su avanzada edad y antieconomía no tienen mejor fin práctico que convertirlos en chatarra. De este modo, Inglaterra, Alemania, los Estados Unidos, Francia y algunos otros

países han conseguido reducir considerablemente el porcentaje de amarre, mientras que en España el decrecimiento apenas es sensible. Y esto a pesar de que durante el año pasado y hasta mediados del presente pueden calcularse en cuarenta buques de armadores españoles los que fueron vendidos para desguace, representando unas 70.000 toneladas.

A primeros de año las compañías navieras que tenían paralizada una parte importante de su flota eran las siguientes:

ARMADORES	BUQUES AMARRADOS	
	Núm.	Tonelaje
Compañía Naviera Sota y Aznar.	15	70.754
Comp. ^a Trasatlántica Española..	7	43.288
Comp. ^a Trasmediterránea, S. A.	12	17.691
Compañía Marítima Unión.....	4	16.818
Ybarra y Compañía, S. en C.....	4	7.337
Compañía Naviera Mundaca.....	2	7.262
Compañía Naviera Bidasoa... ..	2	6.262
F. Pérez (Angel)	1	6.210
Sdad Metalúrgica Duro-Felguera	1	4.264
Compañía Naviera Amaya.....	1	3.830
Altos Hornos de Vizcaya	1	3.256
Compañía Marítima Bilbao	1	3.038
García Fernández (Francisco)..	1	2.710
Compañía Naviera Euzkera.....	1	2.589
Compañía Naviera Easo.....	1	2.492
Menchaca Bodega (Antonio)... ..	1	980
Fábrica de Mieres, S. A.....	1	810
C. ^a Navegación Vasco Asturiana.	1	446
Otros	40	44.010
TOTALES.....	97	244 047

Téngase en cuenta que algunas de estas firmas armadoras como la «Unión», propietaria de cinco barcos y la «Mundaca» y «Bidasoa», de tres cada una, solo tienen uno en tráfico; pero aún hay más, puesto que otros navieros, y esto no es un único caso, tienen amarrado el total de unidades que constituye la flota de su propiedad.

Las tres casas armadoras propietarias de ma-

yor flota, son también las que dan más elevado porcentaje de barcos amarrados:

Sota y Aznar con un total de 44 buques de vapor y motor tiene paralizados 15 vapores que representan el 41,89 por ciento de su tonelaje total. La Trasatlántica Española, de 16 unidades que posee, siete están amarradas, comprendiendo un total de 43.228 toneladas, que dan el 40,73 de porcentaje. La Trasmediterránea, después de la venta de sus cuatro buques denominados «Río Miño», «Río Navia», «Río Tajo» y «Río Segre», a Ibarra y a Sota, por cese en los servicios de su línea comercial de cabotaje, y la enajenación para desguace, de los nombrados «Tordera», «Julio» y «Mediterráneo» durante el año 1934 además del «Río Segre» y «Andalucía», vendidos también para desarme últimamente, posee todavía diez barcos con 12.506 toneladas de los 59 que componen su flota, significando esto el 10,03 por ciento.

Ibarra, sin embargo aunque es la firma que ocupa el cuarto lugar en importancia de tonelaje, solo tiene cuatro paralizados con 7.337 toneladas, que es el 7,26 por ciento de su porte total de sus unidades, que llegan a 26. Sin embargo, la Compañía Marítima Unión, de cinco barcos que posee tiene cuatro amarrados con 16.818 toneladas, que comprenden el 82,49 por ciento de su tonelaje total.

La distribución por puertos de los buques que se encuentran en plan de amarre es así:

PUERTOS	Número de buques	Tonelaje
Bilbao.....	46	148.466
Mahón.....	16	38.177
Barcelona.....	5	23.493
Santander.....	3	7.058
Valencia.....	4	5.145
San Esteban de Pravia...	3	4.917
Avilés.....	6	4.116
Tarragona.....	2	4.064
Málaga.....	4	3.235
Gijón.....	4	2.861
Villagarciá.....	1	990
Cádiz.....	2	840
Motril.....	1	685
TOTALES.....	97	244.057

Bilbao es el puerto que tiene mayor número de barcos en estas condiciones, comprendiendo el 60,83 por ciento del tonelaje inactivo. Tal concurrencia es sin duda debida a la importancia de matrícula marítima que tiene Bilbao y a las inmejorables condiciones de su ría para la seguridad de aquellos buques que están amarrados por tiempo indefinido. Por cierto que durante el mes de mayo se ha registrado en este puerto, uno de los de mayor movimiento comercial de España, un hecho insólito que prueba hasta dónde llega la crisis del tráfico marítimo. Este ha sido que durante un día no hubiera una sola entrada ni salida de buques.

La profunda crisis que la navegación atravesada queda demostrada con este hecho y la estadística de amarres. Pero esto es sólo una parte del problema marítimo; otra son las pérdidas que sufren los navieros con sus buques en activo, por los irrisorios precios de flete que se fijan.

Desde hace mucho tiempo se está clamando a los Poderes públicos pidiendo remedios eficaces para resolver este calamitoso estado de la industria marítima española, sin que todavía nada eficaz se haya hecho a tal fin. Mientras, nuestra flota, ya insignificante y vieja, se va diezmando con las pérdidas de buques por accidentes y desguaces, pérdidas estas que no son contrarrestadas con nuevas construcciones, dado los problemas que pesan sobre la navegación y su aguda crisis que hacen sea un negocio de los más ruinosos que hoy día existen.

EL CAPITÁN RECKLESS.



**ESTE NÚMERO HA SIDO
VISADO POR LA CENSURA**

UN PROYECTO DE ASOCIACIÓN INTERNACIONAL

La «International Shipping Conference» se ha dirigido a todas las asociaciones de navieros del mundo enviando un proyecto de «Asociación Internacional de Armadores de Tramps», cuyo fin primordial es la unificación de los tipos de flete estableciendo escalas mínimas para evitar el descenso que hoy día sufren los mismos, por la competencia de los propios navieros ofreciendo sus buques en condiciones ruinosas.

Además, mediante dicha Asociación y comprometidos a cumplir los acuerdos que se adoptasen para racionalizar la navegación internacional, se espera resolver gran parte del pavoroso problema que presenta la navegación «tramp», ya que los navieros constituirían un fondo de ayuda para compensar a los armadores que hayan de tener sus buques amarrados, puesto que la depresión de los mercados marítimos no permite que se desenvuelva con normalidad todo el tonelaje existente siendo preciso para ello que un porcentaje de éste se retire del tráfico.

La eficacia de estas medidas es indiscutible, habiendo sido acogido el proyecto con gran entusiasmo por la mayoría de las asociaciones de navieros; por cierto que en algunos sectores marítimos, los armadores se han adelantado a establecer una inteligencia en este sentido, lo cual ha sido lo suficiente para que sufrieran aumento ciertos fletes. Detallamos a continuación en lo que consiste el proyecto de referencia:

1.º—Formar un Comité que, con la ayuda de expertos en los fletamentos de los diferentes mercados y con la cooperación de las líneas regulares, establezca escalas de fletes mínimos en todos los mercados, tanto de ida como de retorno, mejorando así el nivel general de los fletes.

2.º—Para aumentar el empleo de buques «tramps» en el transporte de cargamentos a granel, sería posible llegar a un acuerdo con las distintas conferencias de líneas regulares

para que cedieran a los «tramps» el transporte de algunos de éstos (tal como granos pesados), los que conducen a fletes muy bajos, y ceder los armadores de «tramps» el transporte de cargamentos ligeros, que igualmente son tomados a fletes reducidos. Los liniers podrán perder un volumen, pero ganarán más por los fletes más altos que obtendrán en los cargamentos usuales que cederán los «tramps»; además, si hay una cantidad mayor de cargamentos a granel a transportar por los «tramps», podrán obtener también mayores tipos de fletes.

3.º—Revisar las distintas pólizas de fletamento con objeto de conseguir mejores condiciones tales como los tipos de fletes adicionales para la opción de dos puertos, etc., lo que aumentaría los ingresos de los «tramps».

4.º—A causa de haber aún demasiados buques para las necesidades actuales del mercado, cabe admitir que ocasionalmente los buques protegidos por los fletes mínimos tengan que esperar con objeto de poderse fletar a los fletes regulados. Esto quizá fuese excesivo para la lealtad y los medios de defensa de los miembros que han aceptado los Convenios actuales de fletes mínimos. Se propone, por lo tanto, que los miembros que ingresen en la Asociación deberán pagar una pequeña contribución sobre cada fletamento, destinada a constituir un «Pool» del que podría pagarse una compensación razonable durante el período de su amarre forzoso, en espera de ser fletados a los fletes mínimos y cubrir con ello parte de sus gastos de explotación.

5.º—Habría de entenderse claramente que el objeto de la Asociación es solamente la protección de la industria de la navegación «tramps» sin ninguna interferencia o razonamiento con las gestiones que se llevan a cabo actualmente para la racionalización general de la navegación internacional; por el contrario, es de esperar que la actuación de aquella resulte de gran asistencia a la Conferencia Internacional de Navegación.

PRIMAS A LA CONSTRUCCIÓN

Relación de las deventgadas en 1934

La «Gaceta» de 15 de junio último, publica una Orden del Ministerio de Industria y Comercio, concediendo un crédito de pesetas 6.491.390,18 con cargo al presupuesto vigente para el abono de las primas a la construcción deventgadas en el año pasado.

La relación de estas primas es así:

Hijos de J. Barreras, S. A., de Vigo

Por la construcción del vapor «Massó Diez».....	37.771,55
Por la construcción del vapor «Massó Once».....	38.857,25
Por la construcción del vapor «San Gregorio».....	15.173,34
Por la construcción del vapor «Nuevo Arapiles».....	17.317,68
Por la reforma del vapor «Carmen Millán».....	14.177,55
Por la construcción del buque tanque «Campalans».....	249.013,05

Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, de Bilbao

Por la construcción del tercer plazo del buque número 97.....	550.354,40
Por la construcción del cuarto plazo del buque número 97.....	550.354,40
Por la construcción del quinto y último plazo de la draga «Jaiskibel».....	36.638,00

Sociedad Española de Construcción Naval, S. A., de Madrid

Por la construcción del cuarto plazo del buque número 42.....	547.250,00
Por la construcción del gánguil «Sabugo».....	65.932,00
Por la construcción del buque tanque «Campeche».....	1.499.701,85

Ramón Fernández Montes (Astilleros Fomento), de Gijón

Por la construcción del vapor «Los Pozos».....	41.557,40
Por la construcción de la motonave «Sancho Panza».....	46.262,10

Sumas y siguen..... 3.710.360,57

Sumas anteriores..... 3.710.360,57

Por la construcción de la motonave «Don Quijote de la Mancha».....	46.262,10
--	-----------

Francisco Cardama, S. A., de Vigo

Por la construcción del vapor «M. Vieira Manzanares».....	16.197,93
Por la construcción del vapor «Nuevo Elisa Riobó».....	16.627,17

Ángel Armada, de Vigo

Por la construcción del vapor «Feliciano Alvarez Feijóo».....	16.424,31
---	-----------

Talleres Babio (Dionisio Babio), de Erandio (Vizcaya)

Por la construcción de la gabarra draga «Ondárroa».....	21.948,96
---	-----------

Alejandro Bengoechea y Compañía, Limitada, de Deusto (Bilbao)

Por la construcción del vapor «Alejandro número 2».....	93.325,55
---	-----------

La Constructora Metálica, Sociedad limitada, de Zumaya

Por la reforma del vapor «Cartegui Lenengua».....	3.267,85
---	----------

La Constructora Guipuzcoana, S. A., de Pasajes

Por la construcción del gánguil «J. O. P. P., número 1».....	59.444,56
Por la construcción del gánguil «J. O. P. P., número 2».....	59.444,56
Por la construcción del vapor «Josepa Mikel».....	15.164,62

Comunidad de bienes Echevarrieta y Larrinaga, de Bilbao

Por la construcción del buque tanque «Campero».....	1.499.701,85
---	--------------

Unión Naval de Levante, S. A., de Madrid

Por la construcción del buque tanque «Campillo».....	933.220,25
--	------------

TOTAL PESETAS..... 6.491.390,18

EL PROBLEMA DE LA NAVEGACIÓN

PROYECTO DE RACIONALIZACIÓN MARÍ- TIMA EN INGLATERRA

Justamente el país más interesado en que el problema de la navegación se solucione y su crisis se resuelva, es Inglaterra. Hace meses que un proyecto de largo alcance está sometido a estudio de las organizaciones marítimas de todo el mundo. De todas partes recibe la Conferencia Internacional y su Comité respuestas, opiniones o reparos al interesante proyecto. Sólo en Inglaterra el proyecto ha dejado de suscitar el entusiasmo y la inmediata actuación que merece. En el presente artículo se deja traslucir que hay algo más, en el fondo, que una negligencia acerca del estudio del problema; son demasiados intereses en pugna los que se pretenden conciliar; conciliar es ceder por todos los elementos afectados, en un interés superior de transacción. Este espíritu conciliador falta, al parecer, entre los navieros ingleses. Aun no han visto claro que el interés de todos es el interés de cada uno.

Los armadores y los demás elementos interesados en el plan de racionalización propuesto, y que alimentaban la ilusión de verlo concretarse pronto, con vistas a una segunda reunión preliminar de la Conferencia Internacional de Navegación, han de estar seguramente a estas horas desesperanzados por el rumbo que han tomado los acontecimientos en las últimas semanas.

Los periódicos ingleses anuncian que las reuniones preliminares que iban a verificarse en Julio, no podrán hacerlo porque los trabajos preparatorios no están a punto todavía, y

por tanto, ya hasta octubre próximo no hay esperanzas de que se lleve a cabo la asamblea. La Asociación de Armadores de Liverpool acaba de hacer pública una declaración sensacional, denunciando que las «organizaciones representativas de la marina británica no han formulado todavía sus opiniones y consejo sobre el proyecto que fué redactado y repartido a todas las asociaciones nacionales va a hacer seis meses, después de las reuniones de Londres. Aún dando por cierto que el proyecto tiene demasiadas complejidades para despacharlo con una revisión somera y que hay demasiados conflictos de intereses entre armadores de «tramps» y «liners», es indudable que nuestro primer organismo marítimo no se ha tomado prisa alguna en resolver.» Aún está acometida de estas dudas, pues solo a estas razones puede achacarse la dilación de la Asociación nacional, mientras las organizaciones extranjeras han formulado ya su opinión, en su mayor parte, desde hace bastantes semanas.

Aparte de la importancia de no perder el beneficio del momento inicial, pues el entusiasmo en toda obra colectiva importa mucho, y el tiempo lo apaga o atenúa generalmente, los posibles efectos de la dilación en la situación de la navegación «tramp» debía merecerles consideraciones más serias y más atendibles urgencias. El Parlamento ha concedido por un año solamente el subsidio, y en el otoño se ventilará la cuestión de extenderlo o no al año próximo. Y es natural que los órganos oficiales, Parlamento y Gobierno,

han de examinar hasta qué punto los intereses públicos suscitan el entusiasmo y la colaboración de los afectados, de los que debían acogerlo con más vigoroso afán de secundar las medidas ministeriales de protección a la marina.

Las organizaciones a quienes el asunto afecta serán capaces de comunicar a los Poderes

públicos la impresión de que no han abandonado el estudio de la racionalización de nuestra marina y de las medidas propuestas a este fin, pero hasta la fecha cabe abrigar dudas sobre ello, y de si el proyecto ha sido objeto de la atención que debía merecerles.

J. THOMPSON.

Londres. Junio.

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-Diene 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.

Tubería fundida verticalmente en batería 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 Alcalá, 55-Apartado 529. GIJÓN Apartado 51. LA FELGUERA (Asturias).

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama

El puerto pesquero de Tazones

Tazones, el pequeño y pintoresco pueblo enclavado en nuestra costa, está de enhorabuena ante las importantes obras que van a ejecutarse en su puerto, de cuyo proyecto es autor el joven y notable ingeniero de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, D Ramón Argüelles, quien se preocupa vivamente de los intereses marítimos y pesqueros, realizando en este sentido una intensa labor llena de entusiasmo que le hace acreedor al reconocimiento de todos los que se dedican a estas actividades.

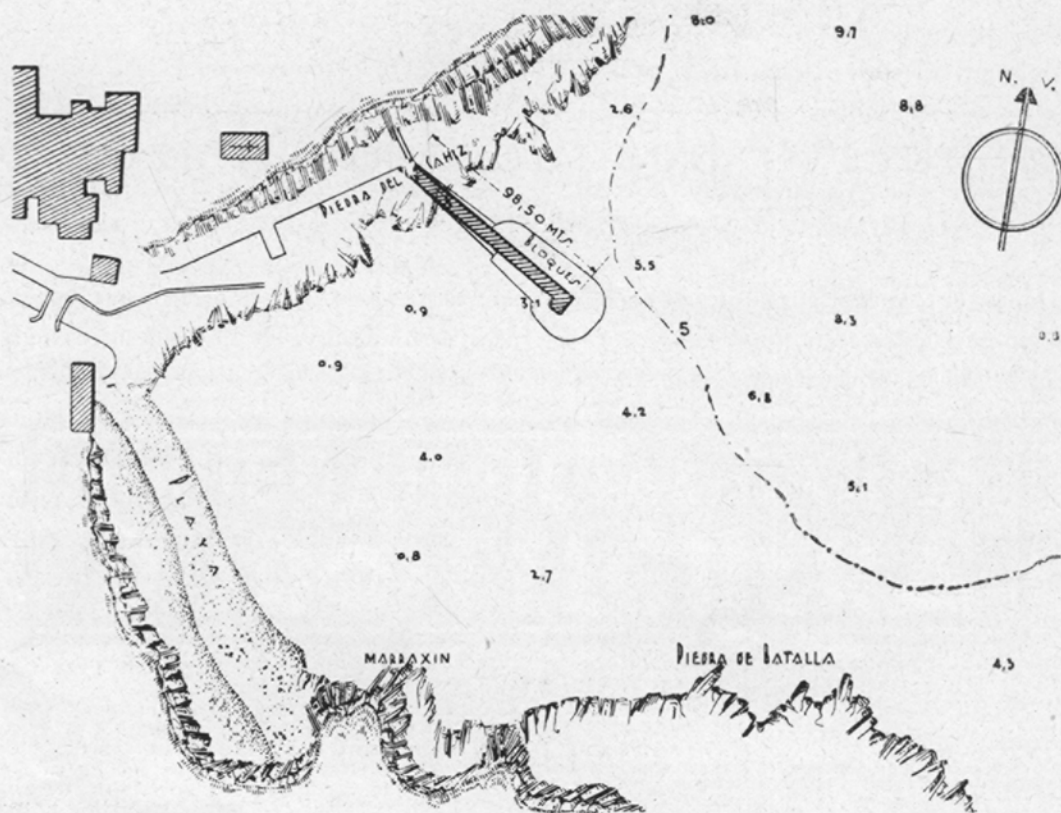
La importancia de Tazones como puerto pesquero no alcanza aún gran elevación; la pesca obtenida en el año 1933 fué de 136.950 kilogramos con un valor de 116.750 pesetas; pero sin duda la falta de prosperidad es debida al olvido en que la acción oficial tuvo hasta ahora a este puerto y las dificultades de comunicaciones para la exportación de la pesca que obtienen aquellas gentes, cuya industria sirve de sustento a más de cien familias, aparte de las personas que tienen ocupación en una fábrica de salazón que allí existe, la cual elabora anualmente una respetable cantidad de anchoa.

Por lo tanto, con las obras que van a ejecutarse, el Estado no persigue ningún fin económico y si únicamente humanitario para la sufrida clase pescadora de aquel puerto, que bien necesita de su amparo para evitar que sus medios de vida no sufran daño. Porque no eniendo dique alguno de abrigo, como suce-

día hasta ahora, las embarcaciones habían de quedar fondeadas en insignificantes boyas de piedra o corcho, si el tiempo lo permitía, pero si una gálerna se desencadenaba ponía en inminente peligro de que se estrellaran contra los acantilados que bordean aquella sinuosa costa, por lo que, para no perderlas, se veían obligados a arrastrarlas, subiéndolas entre varios hombres carretera arriba, hasta donde los efectos del huracán no pueden llegar.

Merced a las obras cuya ejecución han dado comienzo, estos temores desaparecerán. Las mismas comprenden un dique de abrigo para las embarcaciones pesqueras de la localidad—unas cuarenta, en su totalidad—con una longitud de 100 metros y asimismo la de las obras accesorias a este servicio, como son, entre otras, la explanación y pavimento de una amplia superficie ganada al mar, que habrá de ser muy útil para todos los servicios auxiliares de la pesca. Los primeros 50 metros del dique serán atracables, pues la base es de roca, lo que permite ir a una solución de este tipo; el resto hasta el morro que lo corona irá cimentado sobre arena, con grandes espesores, por lo que se ha adoptado otro tipo de sección de dique asentado sobre bloques de hormigón de dos tipos de 20 y 40 toneladas.

El presupuesto total de las obras es de 544.377,47 pesetas, las cuales ya están en ejecución, contando con 20 metros construidos. Y como los trabajos se llevan con gran celeridad, espérase que este año queden



ejecutadas gran parte de las obras y que a fines de verano del próximo den término en su totalidad.

Es de celebrar que se realicen estas obras de abrigo en Tazones, pues, aunque modestas, son muy estimadas por su carácter humanitario, ya que protegen la vida de los pescadores y a su vez procuran un mejor desenvolvimiento de su industria, cuyo desarrollo tiene

gran significación económica para el país, dada la importancia que esta riqueza representa. En muchos de los pequeños puertos que bordean el litoral español, debieran de hacerse obras de refugio como esta, para que la gente pescadora no tuviera tan de continuo expuesta su vida ni sufriera tan frecuentes quebrantos en sus intereses.

PISCIS.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS



SECCIÓN DE PESCA



PRECIOS BAJÍSIMOS

No ha sido mala la última quincena, dada la cantidad de pesca vendida durante la misma, pero los precios a que se cotizó, sumamente bajos, no dieron los rendimientos que eran de suponer alcanzaran las mareas traídas a puerto.

Se pescó bien en las costas de Irlanda, cuyas caladas fueron favorecidas con abundancia de merluza, pescadilla y pancho. Las pocas parejas que trabajan al día en estas playas, hicieron capturas mediocres a base de pescadilla, pancho y algo de besugo. Muchos son los barcos que este año se arman para la costera

de bonito, ante lo excelente que la misma promete ser. En los últimos días de junio entraron en este puerto algunos barcos con buenas cantidades de dicho pez, pero capturado en los mares del Oeste, donde es muy abundante; sin embargo, todavía no fué posible pescarlo en este litoral. Por cierto que esto dió lugar a que se vendiera aquí bonito remitido desde Madrid.


Pocas veces se ha registrado tanta abundancia de sardina como la habida en la pasada quincena, ni tampoco precios tan bajos para su venta, ya que llegó a valer a cinco pesetas el millar.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de de Junio de 1935

CLASE DE PESCA	11	12	13	14	15	17	18	19	20	21	22	24	25
Merluza.....	1,83	1,50	1,55	1,60	1,59	3,89	4,—	3,40	1,89	1,69	3,—	2,60	2,40
Pescadilla....	1,09	1,12	1,92	1,14	1,18	1,60	1,47	1,56	1,20	1,12	1,30	1,23	1,45
Besugo.....	0,85	1,10	0,84	0,80	0,70	1,09	1,—	0,85	0,89	0,69	0,79	0,91	0,70
Panchos.....	0,59	0,73	0,52	0,50	0,59	0,50	0,50	0,46	0,43	0,42	0,50	0,50	0,35
Gallos.....	1,—	1,14	1,20	1,11	1,—	1,10	1,35	1,20	1,10	1,15	1,24	1,29	1,17
Congrio.....	1,58	1,50	1,39	1,50	1,61	2,16	1,66	1,69	1,50	1,52	1,59	1,80	1,70
Congria.....	0,44	0,40	0,40	0,40	0,40	1,33	>	1,24	0,46	0,37	>	1,20	0,76
Barbadas....	0,68	0,70	0,70	0,90	0,73	0,80	1,—	0,71	1,—	0,75	0,84	0,78	0,70
Salmonetes...	1,80	2,—	1,92	1,79	2,17	2,—	1,10	2,—	1,77	1,85	2,—	2,—	2,—
Matute.....	0,45	0,40	0,38	0,50	0,41	0,39	0,50	0,43	0,39	0,45	0,50	0,40	0,38
Pelao.....	0,36	0,50	0,38	0,50	0,41	0,37	0,50	0,39	0,43	0,37	0,50	0,50	0,37
Sardinas.....	0,71	0,51	0,45	0,34	0,60	0,44	0,47	0,48	0,32	0,43	0,26	0,30	0,39
Chicharros...	0,40	0,30	0,32	0,34	0,25	0,25	0,33	0,25	0,31	0,20	0,31	0,29	0,19
Rodaballos...	>	2,40	>	1,93	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Reyes.....	>	>	1,24	>	>	1,19	>	>	>	>	>	2,34	2,35
Abadejo.....	>	>	>	1,29	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Centollos....	>	>	>	>	2,47	>	>	>	>	>	>	>	1,27
Bocarte.....	>	>	>	>	0,27	>	>	>	>	>	1,95	>	>
Bonito.....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	3,—	2,60	>	1,58
Langostas....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	3,86	>	>

Agencia en Guipúzcoa

Sociedad Hullera Española

Jorge de Satrústegui  Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
6 Junio	11 Junio	Sotón	1.900	Santander.
11 id.	18 id.	Maruja y Aurora	7.000	Barcelona.
17 id.	25 id.	Norte	5.000	Id.
20 id.	cargando	Ciaño	7.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
8 Junio	12 Junio	Río Miera	1.000	Santander.
10 id.	20 id.	Ramón Alonso R.	6.200	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
6 Junio	12 Junio	Iciar	620	Bilbao.
10 id.	12 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
10 id.	15 id.	Abando	2.600	Vallcarca.
11 id.	17 id.	Sama	1.000	Bilbao.
15 id.	19 id.	Sotón	700	Id.
20 id.	22 id.	Llodio	900	Coruña.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
7 Junio	11 Junio	Mari Begoña	450	Bilbao.
7 id.	12 id.	Ruda	480	Zumaya.
13 id.	17 id.	Alejandro	400	Bilbao.
13 id.	19 id.	Iciar	620	Id.
13 id.	22 id.	M. Santiuste	500	Santander.
20 id.	cargando	Caranza	550	San Sebastián.
25 id.	esperando	Mariavi	400	Vigo.
25 id.	'	Pepin	540	Bilbao.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
12 Junio	15 Junio	Fernando Luis de Ibarra	4.600	Valencia.
13 id.	15 id.	Llodio	540	Bilbao.
20 id.	20 id.	Hernani	420	San Sebastián.
21 id.	22 id.	M. de Chávarri	4.650	Tarragona.

GIJON

estos puertos desde el 10 al 25 de Junio de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
6 Junio	11 Junio	Capricho	134	San Sebastián.
7 id.	11 id.	Suevia	30	Consumo.
8 id.	13 id.	Deva	3.600	Barcelona.
10 id.	13 id.	Mieres	4.300	Id.
10 id.	12 id.	Magdalena	160	Santander.
11 id.	18 id.	Mina Sorriego	160	Id.
12 id.	cargando	Maruja y Aurora	500	Barcelona.
12 id.	»	R. Alonso R	1.400	Id.
14 id.	19 Junio	Villamanrique	2.350	Vallcarca.
14 id.	19 id.	Cartes	150	Coruña.
15 id.	25 id.	Mari Begoña	420	Bilbao.
15 id.	21 id.	Numa	4.300	Barcelona.
18 id.	25 id.	Carmen	250	Coruña.
21 id.	esperando	Ruda	280	Vigo.
21 id.	»	Juan Artaza	580	Pasajes.
25 id.	»	Mont Seny	840	Id.
25 id.	25 Junio.	Mina Sorriego	160	Santander.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
30 Mayo.	11 Junio	Julián	180	Ferrol.
3 Junio	12 id.	San Jorge	250	Bilbao.
5 id.	12 id.	Mariavi	360	Santander.
7 id.	11 id.	Manuel	240	Bilbao.
7 id.	14 id.	Vito	200	San Sebastián.
7 id.	14 id.	José G. Trevilla	260	Bilbao.
10 id.	17 id.	Pepín Suárez.	100	Ondárroa.
12 id.	19 id.	Aller	220	San Sebastián.
15 id.	21 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
17 id.	22 id.	Galicia	320	San Sebastián.
18 id.	24 id.	Ana	300	Zumaya.
18 id.	25 id.	San Eduardo	300	Vigo.
18 id.	24 id.	Manuel	240	Bilbao.
19 id.	cargando	C. Hevia	220	San Sebastián.
20 id.	esperando	Magdalena	230	Santander.
21 id.	»	Vito	200	San Sebastián.
22 id.	»	Amelia	150	Coruña.
24 id.	»	Rosario	110	Cedeira.
24 id.	»	Aller	290	San Sebastián.
25 id.	»	José G. Trevilla	260	Santander.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena
de Junio de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Junio.				
7 Junio	11 Junio	Luis Adaro	3.256	Sevilla.
11 íd.	12 íd.	María Amalia.	849	Ceuta.
11 íd.	12 íd.	Cabo Blanco	241	Gijón.
12 íd.	12 íd.	Arnao	6	Requejada.
8 íd.	13 íd.	Nuria R.	967	Cartagena.
10 íd.	13 íd.	José Tartiere.	3.443	Id.
31 Mayo	13 íd.	Santiago Alvarez.	110	Vigo.
12 Junio	13 íd.	Anita.	10	Ferrol.
14 íd.	14 íd.	Margarita	310	Pasajes.
13 íd.	14 íd.	Arnao	6	Requejada.
14 íd.	15 íd.	Amelia	12	Bilbao.
12 íd.	17 íd.	Sud	4.334	Valencia.
17 íd.	17 íd.	Belarmina	123	Coruña.
12 íd.	17 íd.	Inogedo	446	Pasajes.
15 íd.	17 íd.	Recalde	130	Betanzos.
16 íd.	17 íd.	Arnao	6	Requejada.
17 íd.	19 íd.	Lolina	420	Vigo.
18 íd.	19 íd.	Margarita	310	Zumaya.
18 íd.	19 íd.	Paco García	200	Betanzos.
18 íd.	19 íd.	Jone Miren	12	Villagarcía.
18 íd.	19 íd.	El Gaitero	10	Santander.
TOTAL...			15.201	

Manuel G. Morán

EFEKTOS 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

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.^a decena de Junio de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Junio.				
2 Junio.	12 Junio.	Sotillo	201	San Sebastián.
7 íd.	12 íd.	Joven Conchita	220	Corcubión.
6 íd.	13 íd.	C. de Zubiría.	4.493	Bilbao.
9 íd.	14 íd.	G. Schulz.	3.602	Barcelona.
13 íd.	14 íd.	Ineschu	194	San Sebastián.
9 íd.	15 íd.	Aurora	1.016	Bilbao.
7 íd.	15 íd.	Jaime Girona.	3.400	Id.
15 íd.	16 íd.	Melchuca.	120	Ferrol.
15 íd.	17 íd.	Juanes	206	San Sebastián.
16 íd.	17 íd.	Sancho Panza	215	Pasajes.
12 íd.	19 íd.	M. de Urquijo.	3.704	Bilbao.
18 íd.	19 íd.	Monte Faro	192	Betanzos.
20 íd.	20 íd.	Mari Carmen.	373	Vigo.
18 íd.	20 íd.	José María	512	Pasajes.
TOTAL...			18.448	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES
 DE
ENRIQUE VALDES Y PRIDA
 PRECIOS SIN COMPETENCIA
 Unica Casa del ramo en este puerto :-: Frente a los muelles
 TELÉFONO 19
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.^a y 2.^a decena de Junio de 1935

	1. ^a DECENA	2. ^a DECENA	
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	8.052,13	8.976,56
	Id. 2. ^o	8.033,00	4.945,13
	Id. 3. ^o	6.463,44	4.771,79
	Id. 4. ^o	2.344,88	1.714,23
	Grúas chicas.....	254,71	254,12
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	12.167,74	18.262,32
	Grúas chicas.....	444,30	975,76
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.158,63	2.818,60
	Muelles.....	403,00	424,00
Totales en las dos decenas.....		40.321,83	43.142,51
AVILÉS		15.324,00	15.201,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		22.569,00	18.448,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALCARGA

DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

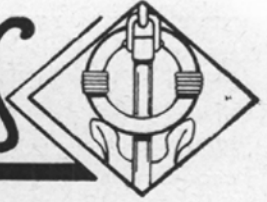
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCION TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Claudio».—Casco de acero, de 2.588 tons. de registro bruto y 3.800 toneladas d. w.—Construido en el año 1894. Vendido por la Compañía Naviera «Euzkera», de Bilbao, a la Central de Compras de Chatarra, de Bilbao en el precio de 118.000 pesetas, para su demolición.

Vapor «Andalucía». Casco de acero; construido el año 1892; de 1.818 tons. de registro bruto y 1.252 tons. netas. Vendido por la Compañía Trásmediterránea, de Madrid a Hijos de J. Barreras S. A., de Vigo, para ser desguazado.

NOS ALEGAMOS

Con satisfacción nos hemos enterado de que ha sufrido una notable mejoría en la enfermedad que le retenía en cama, el importante industrial gijonés D. Constantino Felgueroso González, alma de la explotación minera que en el concejo de Gijón tiene la Sociedad «Felgueroso Hermanos».

Al registrar nota tan optimista, enviamos nuestra enhorabuena al Sr. Felgueroso y a su distinguida familia.

EL CRIBADO DE LOS CARBONES, EN LONDRES :—:

Las primeras máquinas automáticas para la clasificación por tamaño de los carbones, ha sido instalada en Londres, en el muelle de Deptford, por los Southern Railways. Estas cribas automáticas, establecen clasificaciones por tamaños desde $\frac{1}{4}$ de pulgada cúbica hasta 12 pulgadas.

Las instalaciones pueden clasificar hasta 80 tons. por hora y operan tomando el combustible de la bodega, para servirle después de las manipulaciones consiguientes a los vagones.

LA NAVEGACIÓN EN LOS MARES ARTICOS

Los grandes «icebergs», como aquel que ocasionó la catástrofe del «Titanic» hace 23 años, pueden ser destruidos por medio de la «termita». Está formada la termita por una mezcla de óxido de hierro y polvo de aluminio que produce una temperatura de 2.000 a 3.000 grados C. Basta depositar 50 kilos de termita sobre un «iceberg» —y con esta misión se ha constituido una brigada americana de «destruidores de icebergs»— para que la elevada temperatura descomponga el agua en oxígeno e hidrógeno. Este último hace explosión y el «iceberg» se convierte en un volcán en actividad; comienza por tomar una subida coloración roja, después multitud de colores, hasta que desaparece rápidamente en el mar.

Solo en dos meses del año pasado, abril y mayo, que es cuando es más frecuente su aparición en los mares próximos a las zonas articas, se destruyeron por el procedimiento de la termita, 624 «icebergs».

UN IMPORTANTE ENCARGO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL DEL GOBIERNO RUSO A DINAMARCA

La firma danesa de construcciones navales, «Burmeister & Vain» ha conseguido la mayor contrata que hasta ahora habían hecho los rusos: tres motonaves que importarán 400.000 libras, es decir unos 14 millones de pesetas, por cuenta del gobierno ruso. Habían acudido en oferta de estos trabajos, astilleros de Inglaterra, Italia y Holanda.

CONSTRUCCIONES Y DESGUACES EN EL JAPÓN :—:

En 1931 y 1932 decrecieron las actividades constructivas en los astilleros japoneses y las compañías marítimas experimentaron pérdi-

das de consideración. Así se dice en la última memoria del Departamento de Comercio exterior, bajo la rúbrica titulada «Condiciones económicas del Japón». La ayuda del Estado a los proyectos de desguace y construcción, entró en vigor en 1.º de octubre de 1932. Los subsidios oficiales tendían a desguazar 400.000 tons. de buques de hierro y acero, de más de 25 años y 1.000 tons. gruesas y substituir 200.000 de ellas en buques de acero de más de 4.000 tons. y 13,5 nudos de velocidad, todo esto en el plazo de tres años. El éxito fué superior a los cálculos y se dice que han sido ya ordenados 94 buques por 199.000 tons. En vista de ésto, pronto surgieron propuestas para ampliar los proyectos existentes. En estas circunstancias, la flota mercante japonesa será reforzada con 17 buques de carga, tipo Diesel, dos tanques petroleros de la misma máquina, dos buques de pasaje y carga con propulsión turboeléctrica y uno de pasajeros solo, de la misma propulsión.

La memoria agrega que aquella pérdida de 1932 que había llegado a tres millones de yens, solo en un semestre, se ha cambiado en beneficios crecientes a partir de entonces, hasta donde registran los datos en 1934. La prosperidad de las compañías fué estimulada por los requerimientos del ejército y por la actividad de las nuevas construcciones navales.

LA «PYSBE»

Hemos visto el balance y la Memoria explicativa de la importante entidad «Pesquerías

y Secaderos de Bacalao en España S. A.», correspondiente al ejercicio de 1934, en el que se acusa una producción de 10.018 tons., lo cual supone una mejoría sobre 1933.

Por jornales ha satisfecho dicha empresa bacaladera durante el pasado año 2.100.000 pesetas; por sueldos y gastos generales, 431.305,12; por elaboración, 1.001.752,12; por venta, 278.539,97; por intereses, descuentos y cambios, 130.603,70. Se repartió un dividendo a los accionistas del 7 por 100.

Tiene la «PYSBE» el proyecto de aumentar su flota con dos barcos más, de iguales características a los que actualmente tiene en servicio.

LA FEDERACIÓN DE CONSIGNATARIOS

Hemos recibido la Memoria anual de la Federación de Consignatarios de Buques referente a sus trabajos durante el año 1934 y que afectan a distintas materias, como son las referentes al Reglamento de los corredores intérpretes de buques, la reforma de las Ordenanzas de Aduanas, accidentes del trabajo y emigración.

También se publica la nueva Junta Directiva de la Federación en la cual representa a los consignatarios gijoneses, como vocal, D. Antonio T. Vega, distinguido amigo nuestro.

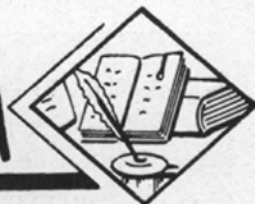
Se insertan a continuación las disposiciones oficiales dictadas durante el año y que afectan a los federados.

Agradecemos a la Federación el envío de su Memoria.

TELÉFONO: 14049	Dir. tel.: GONQUICIA
GONZÁLEZ Y OLABARRI	
Gran Vía, 37	BILBAO Apartado 190
Lubrificantes "THE SUN" Importación directa	EXTRACTOS LUBRIFICANTES "CALYPSOL"
NEUMÁTICOS DE TODAS MARCAS	SUMINISTROS INDUSTRIALES
DELEGACIONES	
MADRID: Clemente Lucas Goñi. Calle de Lope de Rueda, 24, 3.º Teléfono 60862. VIGO: I. Andrade. República, 2. BURGOS: Julián Hernando. Cid, 7. Tel. 675 X. ZÁRAGOZA: Saturnino Martínez. San Miguel, 7, pral. Teléfono 5795.	



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ORDEN DISPONIENDO LAS CONDICIONES PARA CONCESIÓN DE REBAJA DEL 30 POR 100 SOBRE LOS PASAJES POR LAS CÁMARAS OFICIALES ESPAÑOLAS DE COMERCIO EN ULTRAMAR

Ilmo. Sr.: El Ministerio de Estado ha remitido a este Departamento, para el estudio y oportuna resolución por parte del mismo, de acuerdo con el Decreto-ley de 19 de abril de 1929 y posterior legislación vigente sobre la materia, que establece la dependencia de las Cámaras Oficiales Españolas de Comercio de Ultramar de la Dirección general de Comercio y Política Arancelaria de este Ministerio, un escrito que al Ministerio mencionado han elevado las Compañías navieras manifestando que en diversas ocasiones no se ha dado la debida interpretación a la idea que presidió la creación de la Orden circular del citado Ministerio de Estado, fechado el 31 de junio de 1924, en virtud de la cual se otorgó a los comerciantes, miembros de las Cámaras anteriormente mencionadas, la concesión de una rebaja del 30 por 100 en los pasajes a España.

Considerando que esta concesión hecha a los comerciantes socios de las Cámaras para impulsarles a hacer sus transacciones mercantiles con España, no debe, por la desmedida amplitud de su aplicación, convertirse en un motivo de perjuicios para las Compañías navieras; y teniendo en cuenta, además, que este Departamento persevera en el espíritu que dió lugar a la citada Orden circular del Ministerio de Estado que concede la bonificación de referencia.

Y asimismo que, de acuerdo con lo manifestado en el primer párrafo, corresponde a este Departamento tomar las medidas oportunas a fin de evitar la exagerada amplitud que

en algunas localidades se ha dado a la concesión de la rebaja citada.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer lo que a continuación se expresa:

En lo sucesivo las Cámaras Oficiales españolas de Comercio en Ultramar han de tener en cuenta, para la concesión de la rebaja del 30 por 100 en los pasajes, las condiciones siguientes:

1.^a El socio ha de ser comerciante, o bien su viaje ha de obedecer a finalidad comercial.

2.^a La reducción solamente ha de otorgarse al socio activo y en ninguna ocasión podrá hacerse efectiva a sus familiares, que no pueden figurar como socios de la Cámara.

3.^a Para tener derecho a la concesión de la rebaja de que se trata, el socio que la solicita ha de tener como mínimo, un año de antigüedad en la Cámara.

4.^a Cuando una razón social forme parte como socio de una Cámara Oficial Española de Comercio en Ultramar, sólo su Presidente, o Director Gerente, según sea la constitución interior de las citadas firmas comerciales, tendrá derecho a gozar de la rebaja en cuestión.

Madrid, 21 de Junio de 1935.

ORDEN DISPONIENDO UN CRÉDITO A LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA A CUENTA DE LA SUBVENCIÓN DEL MES DE JUNIO

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Delegación del Estado en la Compañía Trasatlántica y la Inspección general de Navegación, y estando ejercida oportunamente la crítica del gasto por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto, a propuesta de la Secretaría general de la Subsecretaría de la Marina civil, se libre, «a justificar», a la citada Compañía, a cuenta de subvención que se fije para el mes

de junio del año actual, la cantidad de un millón trescientas mil pesetas (1.300.000) importe íntegro de los servicios del referido mes, de conformidad con lo establecido en el Decreto de 21 de diciembre del pasado año «Gaceta» número 362, prorrogando por Orden ministerial de 29 de marzo último «Gaceta» número 101, y con cargo al capítulo 3.º, artículo 4.º, agrupación 1.ª, concepto úni-

co, del presupuesto vigente trimestral para 1935 de la Sección II, Subsección 2.ª, «Marina civil», y a reserva de la justificación reglamentaria. Por la Compañía Trasatlántica se ingresará en el Tesoro el importe del impuesto de pagos del Estado, ascendente a la cantidad de dieciseis mil novecientas pesetas (16.900).

Madrid, 14 de Junio de 1935.

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

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
SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

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

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas } RUSANCO
Telefonemas }
TELEFONO 11.354
APARTADO 145

CLAVES { A. B. C. 5.^a EDICIÓN
PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9

HISPANO RADIO MARITIMA

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: Alameda de Rea, 36; 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: DARIO VEGA :-: Trinidad, 23



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

**MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS**

VAPORES:

“Mina Piquera”
“Mina Coto”
“Mina Carrió”
“Mina Sorriego”
“Mina Entrego”

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º
Teléfono núm. 13327

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

GRANDES TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTDA.)

Talleres y Oficinas: Calle de la Sierra :: Teléfono 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

CALADEROS DE PESCA

Obra rigurosamente nueva.—Datos no publicados hasta ahora.—Noticias de pesca inéditas.—Todo ello comprobado por la práctica

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

Playas para parejas, trawlers y vacas.—La escasez de pesca puede y debe combatirse.—La crisis pesquera puede y debe evitarse.—Muchos no pescan más por desconocer ciertas playas.

Adquiera «CALADEROS DE PESCA», única obra en español en su género. Solo se vende a españoles.

«CALADEROS DE PESCA», contiene ¡170! playas de pesca, su extensión, latitud y longitud, sonda en brazas inglesas, calidad del fondo, rumbo verdadero de la corrida, duración o millas de los lances, embarres, cascos a pique, clase de pesca, épocas, etc.

¡¡¡170!!! Playas de pesca para parejas, trawlers y vacas. Ahorran tiempo y pesetas.—Edición limitada.

Es el recurso supremo en estas circunstancias. Se incluyen las de Irlanda, Cantábrico, Galicia, Portugal, Andalucía, Marruecos español y francés. Bancos Concepción, Sahárico y Arguín, Canarias, Terceras. Todos los conocidos con datos rigurosamente inéditos.

La obra más práctica, sencilla y curiosa. Es propiedad de su autor y está registrada y depositada.

Tiene el formato y tamaño de una carta marina corriente, esmeradamente impresa.

Precio de cada ejemplar 50 pesetas, que deben acompañarse por giro postal o telegráfico, a su autor:

Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,

Lista de Correos, CADIZ

Los pedidos se hacen en firme.—No se admiten devoluciones.—Se envían según orden de recepción de pedido por correo certificado.—A los suscriptores de ASTURIAS MARÍTIMA que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 11 PESETAS.

Juan Navaro Dagnino

Subdelegado de Pesca

en La Coruña

PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

A todo marino, armador, consignatario, etc., le interesa poseer estas obras.

Pedidos al autor.

LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



(COMPAÑIA DE SEGUROS)
MARÍTIMOS - Buques - Fletes
Desembolsos - Mercancías - In-
cendios - Vida - Valores - Acci-
dentes de Trabajo y Mar (tripu-
laciones industriales, etc.) - Acci-
dentes individuales - Respon-
sabilidad Civil - Robo - Expolia-
ción - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

Luis del Campo Valdés-Mevia - Claudio Fernández y Fernández
COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad, 49 - Teléfono 2938 - Particular 1496

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

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

ACERO Siemens básico de todos tamaños, lingotes de fundición y afino :-: ALAMBRES brillantes recoci-
dos, galvanizados y cobrizados :-: ACEROS al crisol para herramientas, limas y barrenas de minas :-: HIE-
RROS Y ACEROS laminados y palanquilla para machines :-: LLANTONES para la fabricación de hoja de
lata, formas comerciales usuales :-: CARRILES, chapas, machines de hierro y acero :-: VIGAS y formas U.

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

CHAPAS DE COBRE DE TODAS DIMENSIONES :: LATÓN MILITAR Y NAVAL :: COBRE EN LINGOTE

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

Carbones de vapor y aglomerados, consumidos por ferrocarriles y tranvías de vapor, buques, marina de guerra y arsenales

Minas de Hierro en Belmonte

Para la correspondencia, dirigirse al Director Gerente de la Sociedad «Industrial Asturiana». - Oviedo. - Apartado 27

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

LUIS ADARO. 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA. . . 6 850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ANGEL 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 } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31

Telefonemas }

Oficinas: AVILÉS 72
Id. San Juan de Nieva 3
Particular. 99

VAPORES:
Garuso... 1.350 Tons. | Aida 350 Tons
Lolina ... 400 " | Margarita, 270 "
Africana.. 150 "

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

Realiza rápida y económicamente las más difíciles re-
paraciones 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 LUBRICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NIGANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

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 mis-
mos. — Reparaciones en general. — Talle-
res mecánicos. — Calderería. — Forja y
Fundición.

ANTONIO T. VEGA

G I J O N

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

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-
nario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

De venta en
Droguerías,
Ferreterías
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 C^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance C^o Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.^{ia} 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 40 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 «SUNLIGHT», «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 «ODICO» (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:
Ibañez de Bilbao, 8
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