

Martina y Carbon



SUMARIO

- Ante las próximas elecciones.
- Un nuevo ataque, por Victoriano Castaño Sanjuán Lamentando una renuncia.
- La competencia entre los transportes terrestres y marítimos, por Juan B. Robert.
- Los carbones polacos en 1935, por J. C.
- El puerto de Avilés en 1935.
- La Radiotelefonía en los buques de pequeño porte.
- La situación de los Astilleros alemanes, por J. Thompson.
- «El patrono ejemplar».
- El Abordaje Marítimo (De un libro en preparación con igual título), por Juan Navarro Dagnino.
- Mercado de Fletes.
- Id. de Carbones.
- Id. Extranjeros.
- Un problema para los pescadores y fabricantes de conservas, por Piscis.
- Sección de Pesca.
- Buques al turno por los puertos de Asturias.
- Embarque de Carbones.
- Informaciones Varias.
- Legislación Marítima.
- Legislación Minera.
- Información para Minas.

EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS 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

GIJON

APARTADO 90
TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.ª G.ª Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

— LUBRIFICANTES Y ASFALTOS —

|| ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

HIJOS DE GABRIEL JULIÁ

FABRICA DE REDES E HILOS
PARA LA PESCA

BRUCH, 7

BARCELONA

Teléfono 11.422

Dirección telegráfica: “JULIAREDES”



“EL ÁNCORA”

EFFECTOS NAVALES

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

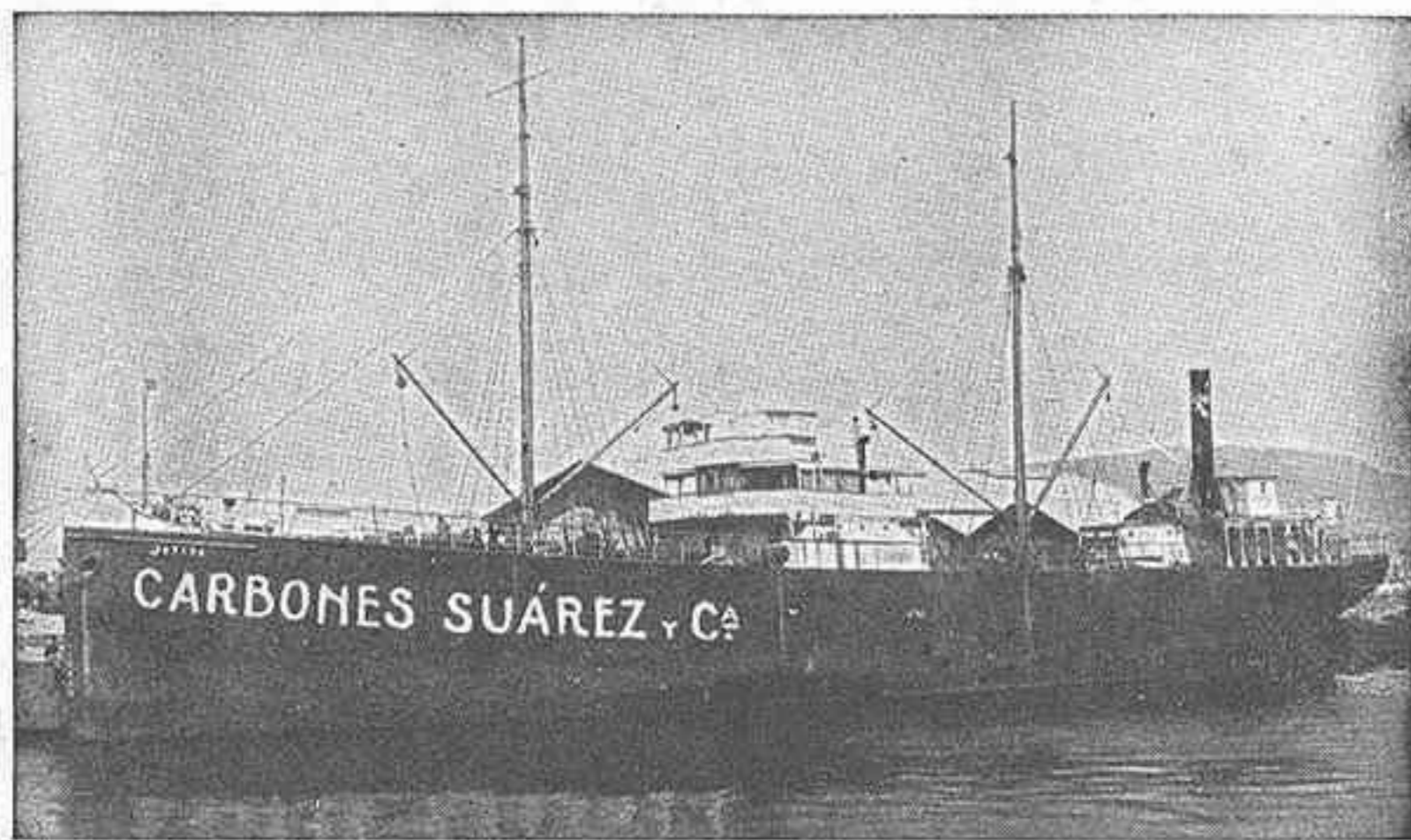
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA



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

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	TELEGRAMAS	} RUIZVELASCO	{ OVIEDO	APARTADOS	{ OVIEDO 123	CODES	{ A. B. C. 5. ^a EDICIÓN
	{ GIJÓN 1905	TELEFONEMAS		{ GIJÓN		{ GIJÓN 201		

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.

Leche en polvo

“ S A M ”

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

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

HIJOS DE CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 24-18

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACION:

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 puertos de Europa y América con conocimiento directo.

CASA EN BILBAO: Barroeta Aldamar, 2, 1.º

Teléfono 18315 :-: Telegramas: "CASMIR"

Lubrificantes

OLGOMTRA

ALMACENES: Plaza Progreso, 2

Teléfono 40-88

◆ OVIEDO

CASTAÑOS, URIBARRI Y C.ª

FABRICA MECANICA DE CORDELERÍA

Fabricación de Cables de Abacá-Manila, Sisal y Coco
Hilos de Redes de Abacá - Hilos finos de Sisal - Hilo de Agavillar
Especialidad en Malletas marca "ATBANTA"

Dirección: RETUERTO-BARACALDO (Vizcaya) - Telf. 97.155



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 Trasmе-
diterránea, de Isaac's Line y de la
Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros
Depósitos en Pasajes

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»
Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de
Pinturas «Internacional»
Armadores de Buques

Vapor «Lolita Artaza» 2.600 tons.
» «Juan Artaza» 600 »
» «José María» 500 »

Consignatarios de buques y mercancías
Agencia de Aduana

Vapores de pesca
Vapor «Bonantza» Vapor «Txirista»
» «Beduria» » «Ereka»

Telegramas: ARTAZA

Teléfonos { Oficinas 5025
» 5259
Almacén pinturas 5157
» carbón . 5250
Talleres 5212
Domicilio 15634
» 10723

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

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 Teléfonos { Domicilio: 1.722
Telegramas } { Oficina: 1.187

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.

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.
 Siniestros 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

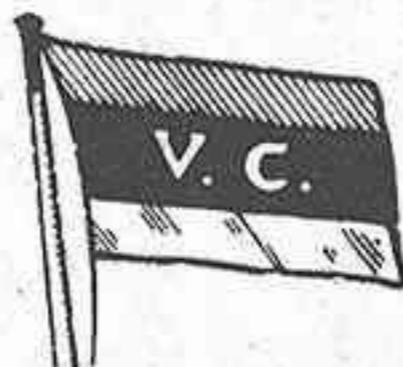
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

Revista "MARINA Y CARBÓN"

Apartado 232 - Teléfono 2183 - GIJON - Redacción y Administración: M. de San Esteban, 11

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	{	Plana completa.	60 ptas.	1/8 de plana....	150 ptas. al año (sin descuento)
		Media plana....	35 id.		
		Cuarto plana... .	20 id.		
Cubierta interior...	{	Plana completa.	50 ptas.	Descuentos. {	Contratos por un semestre . 10 % Contratos por un año 25 %
		Media plana	30 id.		
		Cuarto plana.	15 id.		
Demás hojas.....	{	Plana completa.	40 ptas.	Los anuncios en texto no tienen descuento.	
		Media plana	22 id.	Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.	
		Cuarto plana... .	12 id.	Id. por un semestre..... 13 id.	
					Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



REVISTA QUINCENAL

MINERÍA - NAVEGACIÓN - PESCA - INDUSTRIA - COMERCIO

PATROCINADA POR LA CÁMARA OFICIAL MINERA Y LA ASOCIACIÓN DE NAVIEROS, DE ASTURIAS

ECONOMÍA Y POLÍTICA

ANTE LAS PRÓXIMAS ELECCIONES

Nuestro país se encuentra en uno de los momentos más críticos de su historia republicana, pues mañana la masa ciudadana acudirá a las urnas para emitir su voto por tercera vez desde que se produjo el cambio de régimen. La atención del pueblo está actualmente absorbida por entero en el aspecto que presenta esta lucha electoral, en la que dos grandes bandos — derechas e izquierdas — se aprestan a la más reñida lucha para el logro de su triunfo.

Para nosotros, apartados de todo matiz político y partidista, no puede pasar desapercibido el panorama político de España, colmado de graves problemas que crean la más difícil e intrincada situación. Por ello, vemos con sobresalto cómo estas elecciones, al igual que otras anteriores, son meramente políticas, quedando olvidado por completo el contenido económico de este momento, que es la supervivencia y la salvación de nuestra patria.

El nuevo Gobierno que se constituya como fruto de las elecciones en cuyos umbrales nos encontramos, habrá de ocuparse esta vez rápidamente de los gravísimos problemas que asuelan nuestro país, puesto que no admiten demora de ningún género, porque har-

to se ha esperado para resolverlos, no pudiendo hacerse por la constante inestabilidad de los Gobiernos anteriores. Es preciso, pues, rectificar la orientación y subsanar los muchos errores cometidos, si queremos sobrevivir al caos económico a que estamos abocados.

Para esto nada mejor que el buen sentido de todos, fundidos en una sólida unión, dando tregua a la guerra política, precisamente la causante de muchos de nuestros males. Obreros, clase media y burgueses en una sola masa para compartir la misma preocupación, es decir, laborando con todo esfuerzo para una reconstitución económica de España, bajo cuyo signo se resolverían los problemas actuales. El patriotismo sobre la pasión política, es lo que se impone, si deseamos una España próspera y feliz.

Pero nos apena escrudriñar en el porvenir, porque, francamente, no vemos ninguna preocupación económica y sí mucha política, demasiada. De ahí que nuestros optimismos sean bien pocos, en esta hora en que se van a decidir los destinos de España, al menos por algunos años. Hacemos votos porque los españoles se imponga el buen sentido a fin de que pesen más en ellos los intereses generales que la pasión partidista.

UN NUEVO ATAQUE

No hace aún mucho tiempo, desgraciadamente, que comentando en estas mismas páginas otra de las injustas arremetidas, entablada por determinado sector consumidor contra el carbón nacional, nos extrañábamos de la desdichada coincidencia y de la intrigante continuidad en que aquéllas se publicaban.

Parece, veníamos a decir, que existe o un designio nefasto o un acuerdo tácito para impugnar cuanto en beneficio de la producción hullera pueda intentarse.

Y si entonces teníamos para sospechar así una serie de hechos y de manifestaciones concordantes, hoy, podemos unir otra más: esta vez nos viene el golpe de Cataluña, de Barcelona, más concretamente.

¿Qué delito habrá cometido esta industria nacional — nacionalísima — para que a diestro y siniestro la estén dando día tras día empujones y bandazos? ¿Qué espíritu malsano ejercerá su influencia siniestra en tal sentido, para que quienes no han hecho más que saludar — y muy de lejos — los problemas de ésta, se dediquen a emborronar constantemente cuartillas y más cuartillas, luego publicadas en artículos y en libros?

Una ocasión la aprovechan los frutereros, otra los pesqueros, más tarde los del Norte y después los del Sur. ¡Y hay quien se sorprende si alguna vez se nos ocurre sugerir a esos alborotadores, que las soluciones justas y equitativas a sus respectivos problemas deben buscarlas armonizando todos los intereses legítimos!: los suyos y los de los demás. Que nadie haga norma de conducta, el atropello a cuanto no signifique ventaja inmediata para sí.

Observándoles con esa imparcialidad que da la repetición y esa tranquilidad propia de la costumbre, puede notarse una característica común: la falta absoluta de conocimiento, no ya del que damos en titular problema hullero,

sino de los más elementales y rudimentarios principios de economía; llegan a confundir, muy lamentablemente por cierto, economía con ahorro, conceptos que ya separan abiertamente y en forma que no deja lugar a dudas, en las primeras páginas de cualquier tratado de ciencia económica. «La economía consiste en saber gastar y el ahorro en saber guardar», dice el vulgo y con sólo tenerlo presente podemos colegir que pueden muy bien ser términos contrapuestos.

Si nosotros hacemos en estas páginas referencia terminante a la Economía del Carbón, nadie con un mínimo de conocimiento acerca de la situación de este combustible, podrá pensar que lo hacemos apoyándonos o defendiendo la posibilidad de restringir su consumo, es decir, «de saber ahorrar», sino que, por el contrario, impugnando este postulado, a nuestro juicio equivocado y absurdo, comentamos y enjuiciamos los hechos que la realidad nos depara con vista siempre a la posibilidad de incrementar aquellas salidas, lo que es tanto como definirse a favor de «saber gastar».

No puede negarse, contemplando el desarrollo de la vida moderna, que existen infinitas posibilidades de traducir en realidad lo que este último propósito pretende: las necesidades humanas no están ni mucho menos satisfechas, ni remotamente saturadas: las posibilidades de cubrirlas, bien claramente se aprecia que existen: luego si hay posibilidad de encontrar colocación a los carbones y éstos abundan, el problema, por abarcarlo en pocas palabras, se concreta a ensamblar y armonizar ambas corrientes.

En el caso que motiva este comentario, se trata de un artículo aparecido en el gran rotativo barcelonés «La Veu de Catalunya», verdadero gigante del periodismo, ante el cual la modestia de nuestra firma se nos antoja seme-

jante a la diminuta figura de los remolcadores, contemplados al costado de uno de esos colosales trasatlánticos en faena de puerto, que parecen servir únicamente para darle proporciones más descomunales todavía; pero al igual que en este ejemplo, nosotros también nos atrevemos con él y quién sabe si al final y unido con los que aquí colaboran, consigamos hacernos con el monstruo y remolcarlo por las serenas aguas del canal que conduce al puerto.

Trátase de solucionar el grave problema de los ferrocarriles, sobre el que tantas opiniones se han escuchado y entiende el articulista que el automotor es el vehículo que necesitan las Compañías ferroviarias para hacer frente a la competencia de los transportes por carretera. Y para ello, nada más sencillo que sustituir las locomotoras por tales elementos de arrastre, que el autor clasifica en tres tipos: A., B. y C. asegurando lograr sobre aquéllas, ciertas ventajas cifradas en 0,54, 0,60 y 1,10 pesetas por kilómetro-tren.

Prescindiendo en estas notas, porque para nuestro razonamiento es innecesario, de la exactitud de tales cifras, cabe señalar a primera vista algunas omisiones en la propuesta, que la impiden merecer el título de solución completa.

Muchos economistas que han estudiado la cuestión, con la seriedad que requiere, han tropezado con emergentes escollos para la sustitución del nuevo por el antiguo material, pues las locomotoras hoy en activo, no pueden retirarse por arte de magia y enterrarlas sin más contemplación. Pesa sobre las Compañías una fortísima carga originaria del coste de los elementos de tracción, que no se hace desaparecer con sólo cerrar los ojos.

Tampoco se ha preocupado el autor pro-

ponente, de meditar en la industria hullera, que tiene actualmente en los ferrocarriles su mejor cliente: si dejaran éstos de consumir el millón y pico de toneladas anuales, que absorbe, ¿qué hacer con el enjambre de obreros que súbitamente se encontrarían lanzados a la miseria? Y la riqueza que supone la instalación y puesta en actividad de las cuencas mineras, tampoco puede abandonarse sin solución adecuada, y mucho menos argumentando en el sentido de defender a otros que no tienen menos derecho, pero tampoco más, porque ello influiría gravísimamente sobre las privilegiadas industrias que lograsen subsistir.

Y si el articulista no le ha prestado la menor consideración a este punto fundamentalísimo, no extrañe tampoco que se haya olvidado de pensar lo que ocurriría a las numerosas actividades fabriles—la textil por ejemplo—que hoy obtienen un no despreciable mercado para sus productos en las zonas mineras productoras de carbón.

Mucho menos le ha merecido consideración alguna el ejemplo harto expresivo que no de muy lejos llega a nosotros: Italia. He aquí esta industrialísima nación, que por un acuerdo de carácter internacional, ve amenazada toda su vida, si el embargo sobre los combustibles se lleva a efecto. ¿Con qué hacer rodar, llegado el caso, a nuestros trenes?

Esta moda del automotor que nuestras primeras Compañías ferroviarias tratan de imponer, entraña tal gravedad para la producción hullera y da principio a un tan temible mal para unos y otros, que aquí o allá, nos proponemos hacer oír nuestra voz, con más insistencia de la que determinados elementos interesados pudieran desear.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA

MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

LAMENTANDO UNA RENUNCIA

LA PERSONALIDAD DE D. GUMERSINDO JUNQUERA BLANCO

El pasado mes de Enero renovó sus cargos directivos, en sesión plenaria, la Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel, y al hacerlo fué reelegido Presidente de la misma don Gumersindo Junquera Blanco, que en el desempeño de este cargo demostró una competencia y unas cualidades nada comunes. Por esta razón se consideraba descontado que la Junta volvería a otorgarle toda su confianza.

Sin embargo, el Sr. Junquera ha renunciado a ese cargo tan importante para la vida marítima gijonesa y el cual debe recaer en manos competentes como las suyas, sino queremos ver desatendidos los intereses de nuestro puerto, ya que la Junta de Obras del Puerto de Gijón tiene pendientes muchos e importantes problemas a resolver, algunos de los cuales, gracias al tesón e inteligencia del señor Junquera, se están solucionando de una manera satisfactoria para los intereses de nuestro pueblo, habiendo evitado él también en otros que el comercio y la industria local se viesan perjudicados con disposiciones del Poder central que su inteligente labor pudo lograr no se implantasen.

La actuación del Sr. Junquera en la Junta de Obras del Puerto ha sido tan brillante

que entre otras muchas cosas hay que destacar que a él se debe el que se halle en construcción el muelle de trasatlánticos, pues era

un proyecto casi arrinconado y él lo sacó a flote; que las tarifas y arbitrios de nuestro puerto no hayan sufrido aumentos considerables; que la organización interna de la Junta sea eficiente; que la subvención anual que se concede a nuestro puerto sea aumentada en el año actual en forma que se pueda hacer con ella una labor útil en el puerto, y además que la Junta de Obras del Puerto de Gijón haya logrado, al fin, que, aunque no en toda la importancia que ella tiene, el Poder central la atienda y considere.

Además, y fuera de la Junta de Obras, el Sr. Junquera ha destacado su personalidad en otras labores beneficiosas para Gijón, como por ejemplo, la parte considerable que puso en la consecución del Depósito franco en nuestro puerto.

Todo esto hace que se lamente con justicia la decisión del Sr. Junquera, gijonés prestigiosísimo que tanto ha laborado por su pueblo, y que bien tiene derecho a una temporada de descanso. Gijón precisa de personas de esta valía, que se sacrifiquen por su progreso y engrandecimiento.



La competencia entre los transportes terrestres y marítimos

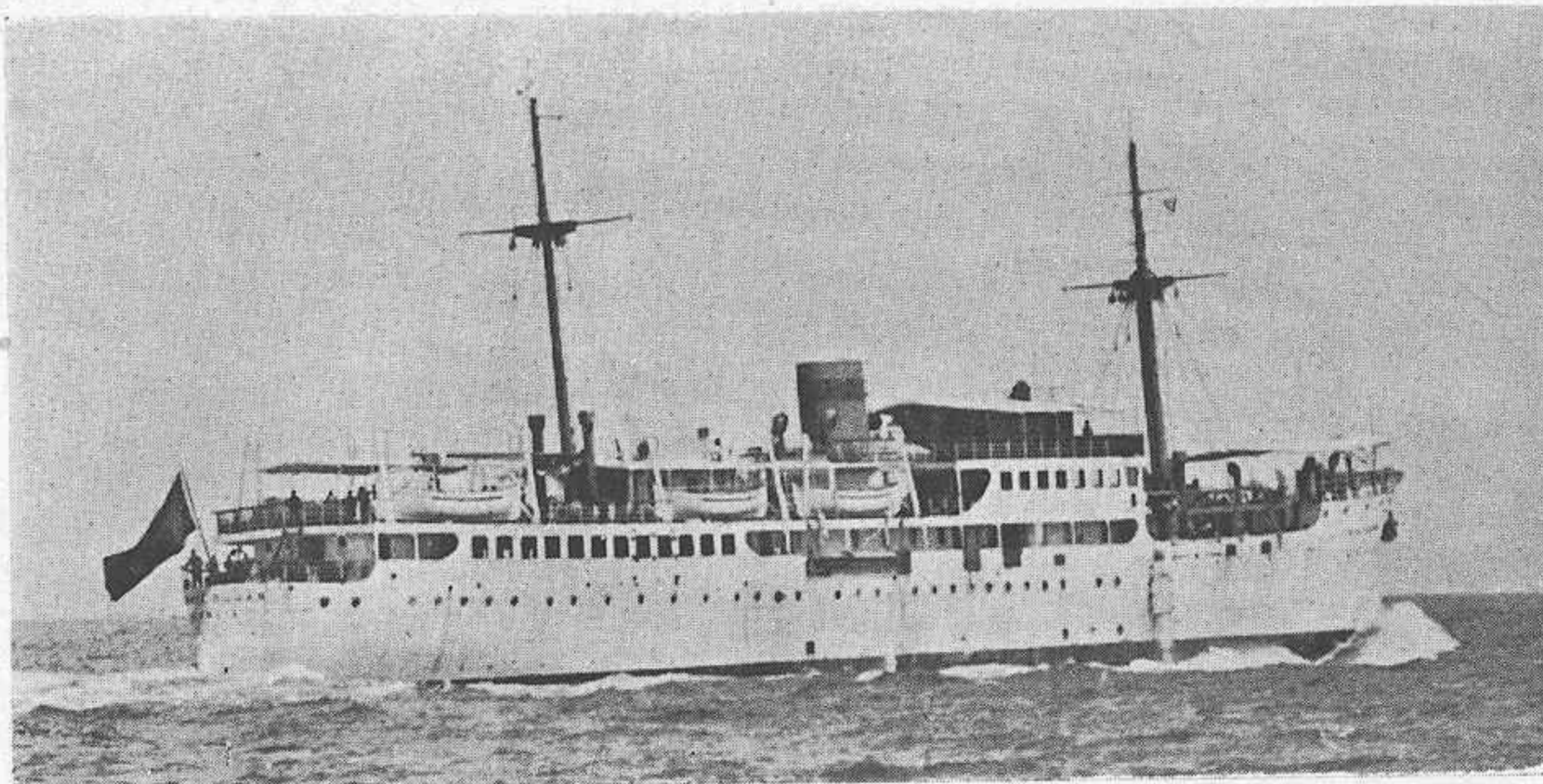
Dentro de una economía nacional bien organizada, no puede consentirse la pugna entre los transportes terrestres y los marítimos, establecida en forma que unos u otros planteen tarifas de competencia, de verdadera guerra, en los precios de transporte de pasajeros o de carga para trayectos que ambos pueden recorrer.

El transporte marítimo es un elemento de la esencia de esa economía, que debe considerarse encadenado al conjunto de toda la red de transportes de que la nación dispone para los intercambios regionales y para la prolongación del comercio exterior por el territorio propio.

Los servicios marítimos y los terrestres deben complementarse y armonizarse de manera que sean los unos prolongación de los otros, que respondan unidos a una superior concepción que los mueva como elementos concordantes de una política económica, por cuyo mantenimiento debe velar el Estado «para descongestionar el tráfico terrestre y obtener de su material de transporte el mayor rendimiento útil, haciendo que afluyan a los puertos para su conducción en cabotaje, las mercancías que deben adoptar esta vía, sin diferencia sensible entre el flete y la tarifa ferroviaria que aquél sustituye», como consignaba un Real Decreto (de 20 de octubre de 1917), cuya sana doctrina y acertada orientación ha quedado abandonada en la práctica.

El transporte marítimo de cabotaje, tiene en España un rancio y brillante abolengo, que data de los tiempos de la marina de vela,

cuando no existían los ferrocarriles. Claro está que la aparición de estos, entraña un progreso innegable para la vida económica. Pero también progresó la marina con la aplicación de los modernos medios de propulsión mecánica a los barcos, con las máquinas de vapor y los motores sistema Diesel y sus derivados. El ferrocarril de una parte, y de otra los vapores y los motobuques, disponen de ancho campo



Motobuque «Ciudad de Valencia», de la Compañía Trasmediterránea.

para su actividad, sin rozarse unos con otros en el sentido económico.

Los gastos de primer establecimiento de una línea ferroviaria son enormes. Tanto es así que en la actualidad el ferrocarril va cediendo supremacía a los transportes mecánicos por carretera, que triunfan por doquier en progresión rápidamente ascendente, paralela al perfeccionamiento de los motores aplicados a la tracción, y al cuidado y mejora de las autopistas y carreteras dotadas de firmes especiales.

Un nuevo ferrocarril implica para el Erario público grandes desembolsos por subvenciones para gastos de construcción y después por auxilios para cubrir el déficit de explotación, como está ocurriendo actualmente en nuestro país. Los ferrocarriles son hoy día un mal negocio en casi todo el mundo.

El barco, ni necesita que el Estado le construya y allane el camino, que es el mar inmenso, surcable en todas las direcciones imaginables ni necesita recorrer siempre los mismos trayectos, como el ferrocarril por su vía. Si el negocio marcha mal, el naviero lo abandona y para él son exclusivamente los detrimentos financieros que se produzcan.

Además, respecto a los fines de la defensa nacional, a los que el Estado debe prestar constantemente su vigilante y protectora atención, la previsión más elemental impone que mirando a los casos, siempre posibles y con frecuencia probables, de una guerra exterior o de disturbios interiores, estén todos los tráficos de cabotaje bien atendidos en tiempos normales para precaver esos estados de excepción. Máxime en España, dada su configuración geográfica peninsular y la existencia de provincias insulares tan importantes como los archipiélagos Balear y Canario.

Nos hemos detenido hablando de estas generalidades cuyo conocimiento se presentará evidente a las personas versadas en tales cuestiones, para ofrecer a nuestros lectores un ejemplo lamentable de las consecuencias de esa mal entendida rivalidad entre el ferrocarril y el barco.

Este verano pasado quedó indefinidamente suspendido un servicio marítimo tradicional, de casi medio siglo de vigencia, entre los dos puertos españoles más importantes del Mediterráneo, Barcelona y Valencia. Iban a cumplirse las bodas de oro de dicha línea regular, que tan excelente producto había reportado a las casas armadoras que sucesivamente lo sostuvieron (ahora la Trasmediterránea) cuando la competencia entablada por las Compañías ferroviarias ha obligado a su supresión.

En el último año, los dos viajes semanales de ida y vuelta del motobuque «Ciudad de Valencia» que prestaba el servicio, produjeron a la Compañía armadora una pérdida cercana al medio millón de pesetas. El «Ciudad de Valencia» es un barco moderno, de 2.500 toneladas de registro bruto, botado al agua en 1930 y dotado de instalaciones para pasaje

con un lujo que no superan los buenos trasatlánticos. La afluencia de pasajeros en la línea, era enorme para los de cámara y para los de tercera clase, que también disponían de cómodas instalaciones.

Pero los gastos de explotación del barco habían crecido desmesuradamente. Sabido es que hoy superan en un 50 % a los que costaba el movimiento en navegación de un barco en 1913. Los motoveleros, de explotación más económica por no estar sometidos a las gabelas que pesan legalmente sobre un barco de la clase del «Ciudad de Valencia», empezaron a disputarle con éxito la carga, cobrando fletes más baratos, insoportables para el motobuque. Aún se sostenía económicamente con el producto del pasaje, hasta que al ferrocarril se le ocurrió plantearle la competencia, con unas tarifas reducidas, de verdadero «dumping» para la tercera clase.

El precio ordinario del billete de tercera en los trenes correos Valencia-Barcelona era de más de 28 pesetas según la tarifa ordinaria, y se rebajó a 12 y unos céntimos, pero sólo en los dos días que había salida de barco. Se hizo una intensa propaganda de la rebaja de precios, y el «Ciudad de Valencia» empezó a navegar con sus cámaras y entrepuentes vacíos, hasta que la empresa armadora, cansada de perder dinero y de protestar de la ilícita competencia sin que se le hiciera caso, decidió suprimir la línea y destinar el «Ciudad de Valencia» a otros servicios más productivos.

Y no se trata de un caso singular, sin fácil repetición. Lo mismo puede suceder en otras líneas y servicios análogos, si no se ataja el peligro por los Gobiernos, basándose en lo tan acertadamente dispuesto por el Real Decreto del año 1917 a que antes hemos aludido, para que las empresas de ferrocarriles o de autobuses y camiones no puedan establecer tarifas reducidas en ciertos tráficos paralelos al litoral con la finalidad de arrebatar a los buques de cabotaje la carga y los pasajeros, entretanto mantienen tarifas elevadas en los servicios de transporte desde la costa al interior.

JUAN B. ROBERT.

LOS CARBONES POLACOS EN 1935

Declinan las exportaciones y surge en el interior la amenaza de una rebaja de precios y reclamaciones obreras de salarios.

Aunque las exportaciones de carbón polaco declinaron considerablemente durante el año pasado, la cifra de producción es casi la misma que el año anterior, 26.116.000 tons. métricas, en los once meses, hasta fin de noviembre, a que alcanzan las estadísticas más recientes, por 26.417.000 en el mismo período del año anterior. La cifra provisional de diciembre se calculan en unas 2.700.000, que hace un total de 28.742.000 tons. para el año de 1935, contra 29.047.000 en el año anterior. Respecto a otros ejercicios, la producción de 1935 fué cerca de dos millones de tons. más que el de 1933 y 300 mil tons. más que el de 1932. Sin embargo, la cifra mayor la dió el 1931, en que se llegó a los 38 millones.

COMERCIO DE EXPORTACIONES

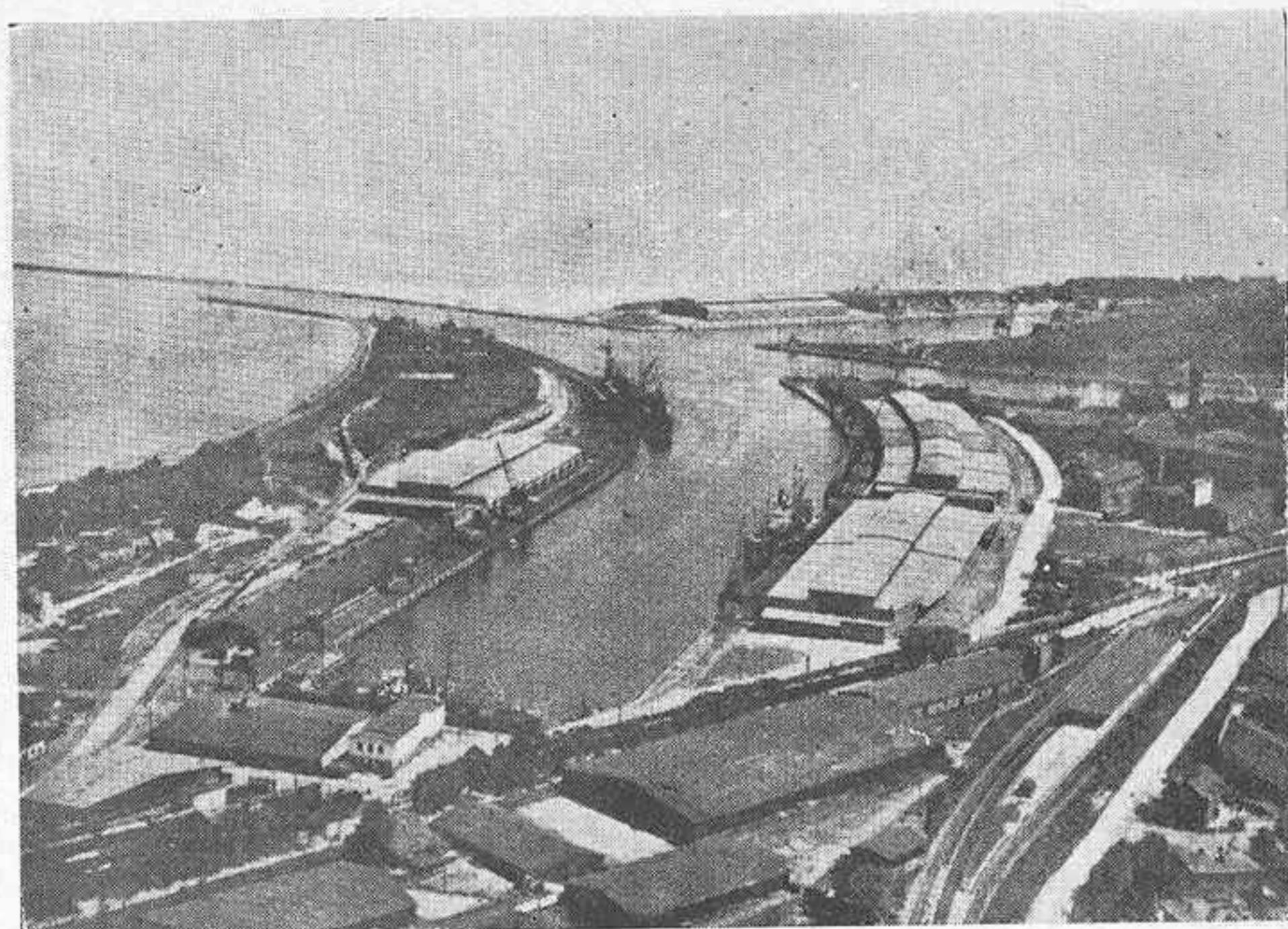
En tanto que la cifra de producción no ha variado ostensiblemente, las exportaciones han sufrido una merma considerable. Durante los primeros once meses fueron unas 8.305.000 contra 9.399.000 durante el mismo período

de 1934, es decir una baja de más de un millón de tons. Las exportaciones se elevaron en diciembre a 720.000, según cálculos previos fundados. Puede asegurarse que la disminución en el año para las exportaciones ha sido de 1.385.000 tons.: en el año 1934, fueron éstas en total 10.410.000 tons.

El producto de las exportaciones en los primeros diez meses, últimas cifras que se conocen, fué de 108.000.000 de zloté (cuatro millones 133.000 libras esterlinas) contra 129 millones (4.997.000 £) en el mismo período del año anterior.

Las exportaciones a los países escandinavos aumentaron en 57.000 tons. Este es uno de los mercados característicos de Inglaterra. La cifra de aumento más importante es la correspondiente a Noruega. Las cifras de este año, a pesar del aumento, están lejos de las de 1933, que señala un record; fué la cifra mayor de exportaciones a Noruega: 744.000 tons. En cambio cayeron las exportaciones a Finlandia: 115.000, contra 168.000 en los primeros diez meses del año.

Una pérdida muy considerable para las exportaciones polacas fué la casi desaparición de toda suerte de envíos de carbón a Irlanda. Este año fué sólo de 400.000 tons., mientras que el anterior llegó a 750.000; las dos cifras señalan momentos culminantes de la pugna entre los dos países vecinos, Inglaterra e Irlanda, y el subsiguiente bloqueo económico que Polonia y otros países aprovecharon. Desaparecidas o atenuadas las circunstancias que condujeron a aquella fricción en las relaciones económicas, concluso el famoso tratado «carbón-ganado», que reivindica para Inglaterra y sus carbones el mercado irlandés, los países



Una vista del puerto de Dantzig, por donde Polonia exporta gran cantidad de carbones.

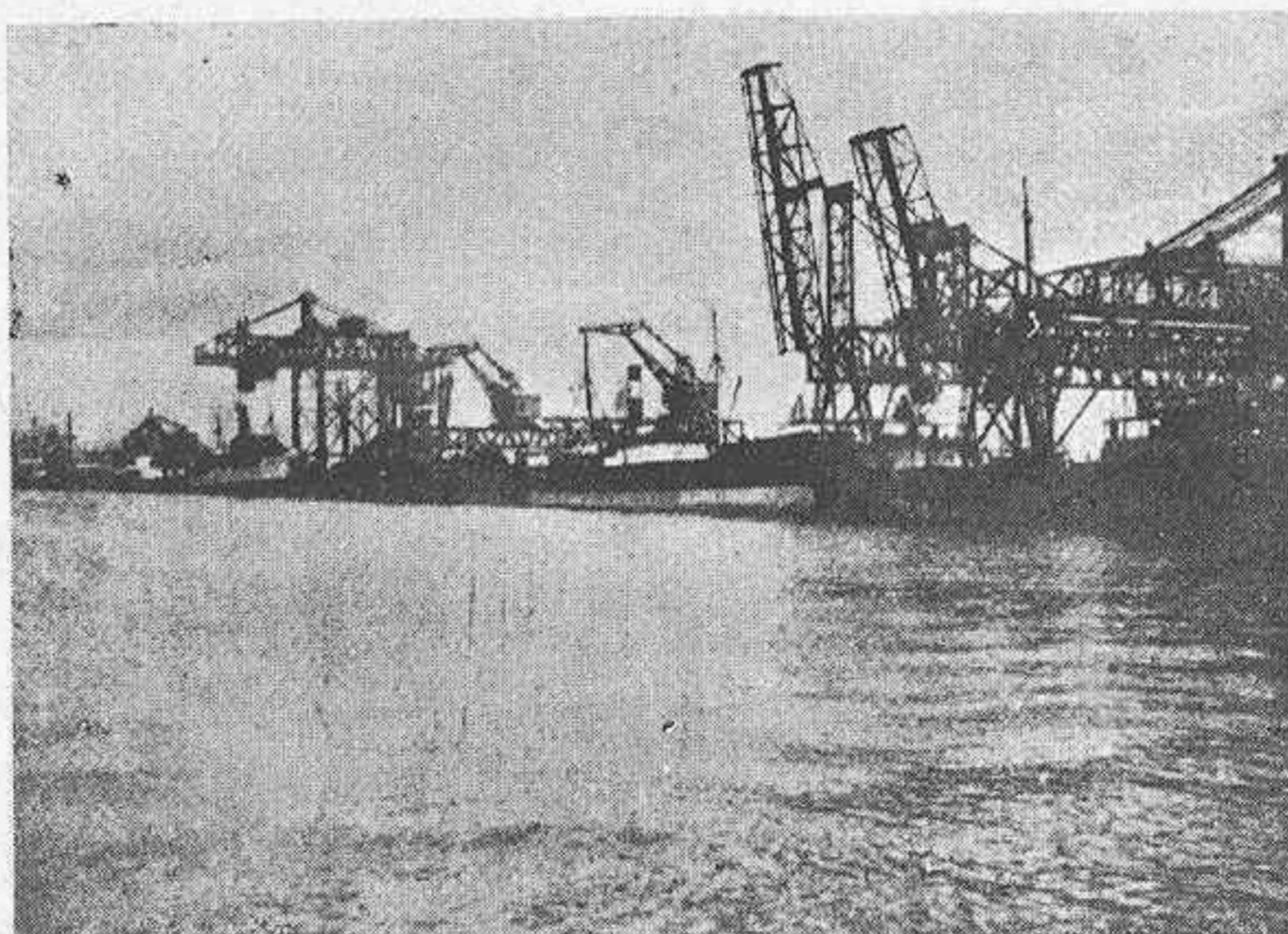
competidores se han visto forzados a la retirada, como aquellas cifras demuestran.

EXPORTACIONES A ITALIA Y FRANCIA

Las exportaciones a Italia y Francia fueron difícilmente sostenidas. En el caso de Italia disminuyeron, debido, más que a condiciones de mercado, a las dificultades financieras que privan a los importadores italianos de cumplir sus compromisos. Sólomente las cantidades comprometidas a cambio de la construcción de buques polacos en los astilleros italianos fueron servidas en los meses de noviembre y diciembre.

Las exportaciones a Suiza y a Letonia fueron, aproximadamente, las mismas. Los envíos a Austria aumentaron, en cambio, hasta 358 mil tons.; pero disminuyeron considerablemente los envíos a Bélgica, casi en un 50 por 100 con respecto a los del año anterior, y más de la mitad fué lo que consiguieron colocar los exportadores de carbones polacos en Holanda. Las de Grecia apenas sufrieron variación y las de Yugoslavia se duplicaron. En la Argentina aumentó en un 200 por 100 el consumo de carbón polaco y en Argelia disminuyó en un 45 por 100.

Todas estas cifras y lugares demuestran la amplitud del mercado polaco de carbones; Inglaterra fué obligada por las circunstancias a concertarse con Polonia para una distribución de mercados. Pero lo sucedido en los mercados de consumo escandinavos y en la Argentina, que eran indisputables salidas para los carbones de Inglaterra, hasta hace poco, demuestra la penetración de las exportaciones polacas, auxiliadas por diversos medios de toda índole.



Cargaderos de carbón de Gdynia, el nuevo puerto polaco que está adquiriendo un importante tráfico.

POLÍTICA ECONÓMICA DE PERTURBACIÓN Y RECLAMACIONES DE LOS MINEROS —

Sin embargo, la pérdida o disminución habida en las exportaciones, con respecto al año anterior, es un rudo golpe inferido a la economía carbonera de Polonia. El consumo interior aumentó ligeramente con respecto al año anterior, pero los industriales carboneros de aquel país tienen que ver con inquietud la disminución de sus cifras de exportación. De muchas zonas de Polonia, entre los elementos interesados, surgen opiniones contrarias al

acuerdo anglo polaco a que nos hemos referido, que fué firmado en 1934. Parece que ya ha habido conversaciones en Londres entre los exportadores de los países afectados por el acuerdo, y que se han llegado a convenir enmiendas al mismo.

Los carbones polacos pasan en el interior por un momento de crisis. Un reciente decreto reduce el precio

de los carbones para el consumo nacional, de un 14 al 20 por 100. Las empresas son opuestas al plan y amenazan con la disolución de la Asociación de Carbones Polacos. Pero no es esto solo. Los obreros mineros demandan una jornada de trabajo de 6 horas y algunas mejoras. La situación es muy crítica.

Los mineros empleados a fines de noviembre en las minas de Polonia eran 68.335. Los salarios medios, de 6/9 por día en las cuencas de Silesia, de 5/2 en las de Dombrowa y de 4/10 en el distrito de Cracovia. Debido al reducido número de días de trabajo, el salario mensual medio para un minero adulto viene a ser: £ 7-10s en Silesia, 5-3-2 en Dombrowa y 3-10-8 en el distrito de Cracovia.

Gijón-febrero.

J. C.

NOTAS ESTADÍSTICAS

EL PUERTO DE AVILÉS EN 1935

De los tres principales puertos de Asturias, el de Avilés es quien mejor sostuvo su tráfico en estos últimos años, dentro de la aguda crisis marítima de nuestra región, sensiblemente agravada con el problema de la industria hullera, que es la que proporciona la mercancía básica para el desenvolvimiento de los puertos asturianos.

Sin embargo, las estadísticas de Avilés correspondientes a 1933 acusaron cifras semejantes al anterior ejercicio, y las de 1934, aun siendo aquel un año en que la industria y el comercio regional sufrió un paro muy importante en el último trimestre, dieron todavía totales de alza sobre 1933, resultando francamente halagüeño para Avilés, aunque tal me-

joría no fuese más que ligera, pues no cabía esperar más que un descenso seguro.

Para 1935, ya no podemos registrar un balance semejante; en dicho año este puerto no pudo librarse de los efectos de la crisis. Los datos recopilados registran una baja de 70 buques de vapor y vela que dejaron de entrar en los doce últimos meses. Otro tanto ocurre con los embarques de carbones, donde se manifiesta un descenso de 25.150 tons. con relación al año anterior.

Publicamos a continuación un estado del movimiento de buques y mercancías detallando el habido en cada uno de los meses del año y, al final, un resumen comparativo con 1934, con lo cual el lector podrá comprobar la marcha de dicho puerto en su último ejercicio.

MESES	MOVIMIENTO GENERAL DE BUQUES				MOVIMIENTO DE MERCANCÍA GENERAL		CARBÓN — Exportación Toneladas
	ENTRADA		SALIDA		Exportación	Importación	
	VELA Toneladas	VAPOR Toneladas	VELA Toneladas	VAPOR Toneladas			
Enero	—	81.610	—	94.890	2.019	10.754	45.099
Febrero	—	68.240	—	67.360	2.747	5.903	42.613
Marzo	320	106.200	320	108.150	2.913	9.446	61.349
Abril	70	87.680	70	95.220	2.691	8.654	42.952
Mayo	740	115.580	340	110.460	2.196	13.286	81.799
Junio	120	72.280	520	82.040	1.813	7.360	39.867
Julio	460	87.180	240	88.220	3.852	11.259	42.263
Agosto	230	93.150	120	94.680	2.102	9.702	56.428
Setiembre	1.140	89.970	1.390	78.520	2.587	8.675	57.095
Octubre	160	101.190	260	105.120	2.901	9.904	55.338
Noviembre	610	94.350	340	95.070	2.759	5.533	53.554
Diciembre	150	90.890	310	91.960	2.510	13.132	55.887
TOTALES	4.000	1.088.710	3.910	1.111.690	31.920	113.628	634.244
Año 1934	6.500	1.173.384	6.630	1.142.074	28.228	120.197	659.394
DIFERENCIA { en más...					2.862		
DIFERENCIA { en menos.	2.500	84.664	2.270	30.384		6.769	25.150

No están incluidos pesqueros ni gabarras.

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— G I J Ó N —

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, CUBRIONES, MATERIAL FERROVIARIO, VAGONETAS, ETC., ETC.

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sucursales en:

Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Mallorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

TUBOS DE HIERRO Y ACERO

SOLDADOS Y SIN SOLDADURA

DE TODAS CLASES Y PARA CUALQUIERA APLICACIÓN, TUBERIAS Y SERPENTINES, SEGUN PLANOS

ACCESORIOS MALEABLES, MARCA B. S. I. G.
ROBINETERÍA PARA VAPOR, AGUA Y GAS - HERRAMIENTAS PARA
TUBOS - MANÓMETROS - TERMÓMETROS - PIRÓMETROS, ETCÉTERA

COMPañIA GENERAL DE TUBOS (S. A.)

CASA CENTRAL: BILBAO, Alameda de Urquijo, 37 - SUCURSALES: MADRID

BARCELONA - SEVILLA. - Talleres y Almacenes principales: BARACALDO (Vizcaya)

SUCURSAL DE GIJÓN: PLAZUELA DE LA ESTACIÓN DEL NORTE, NÚMERO 3

La radiotelefonía en los buques de pequeño porte

El servicio radiotelefónico, especialmente en los buques pesqueros, ha tomado en nuestro país un incremento considerable; a tal extremo, que pasan hoy de trescientos barcos dedicados a la pesca que tienen instalado este eficazísimo medio de comunicación.

Por su parte, el Estado, de acuerdo con las entidades explotadoras de estos servicios, ha instalado en la costa diez o doce estaciones para asegurar la comunicación con los barcos.

Recientes desgracias ocurridas a buques de pequeño tonelaje, desprovistos de todo medio de contacto con tierra y con otros barcos, ha puesto de manifiesto la necesidad de dotarlos de estaciones que, siendo tan eficaces como las de telegrafía, permitan su instalación a bordo sin necesidad de aumentar la dotación de los barcos, cosa hoy muy onerosa para los modestos armadores de esta clase de buques, y son muchos de éstos los que estaban estudiando la posibilidad de instalar en ellos estaciones de telefonía de poca potencia, análogas a las que llevan los buques de pesca y precisamente por no necesitar especialistas para su manejo.

La prensa de algunos puertos ha recogido el anhelo de las tripulaciones de los barcos que no llevan telegrafía, de que se les dote de tan eficaz medio de comunicación y, como antes decimos, no sería difícil instalar en ellos estaciones de telefonía por las razones apuntadas, mientras que la telegrafía resultaría muy costosa, porque, como apunta muy bien el diario «El Cantábrico», de Santander, correspondiente al 14 de enero último, la radiotelegrafía tiene dos gastos: el aparato y el salario del telegrafista, aparte de que en barcos tan pequeños, como los de que se trata, se carece de toda clase de comodidades y medios para embarcar un empleado más.

De aquí que el gran éxito de estas instalaciones es que, por su sencillez, las manejen los patronos de los barcos pesqueros o un tri-

pulante cualquiera de los otros buques; pero al establecer el título de radiotelefonista a que más abajo nos referimos, se obligará a los repetidos barcos a llevar un especialista para el manejo de la estación y seguramente, servicio tan útil e interesante sería prácticamente anulado, porque, por lo anteriormente dicho, no habría medio de mantener las estaciones de los barcos.

No estará demás recordar que el art. 10, párrafo 7.º del Reglamento internacional vigente, establece dos certificados de radiotelefonista, el segundo de ellos restringido, para estaciones de pequeña potencia.

Dicho artículo dice textualmente:

«7. - (1) El certificado general de radiotelefonista se expedirá a los operadores que hayan aprobado los conocimientos y aptitudes profesionales enumerados a continuación:

- a) Conocimiento práctico de la radiotelefonía, sobre todo para evitar perturbaciones.
- b) Conocimiento de la regulación y funcionamiento de los aparatos de radiotelefonía.
- c) Aptitud en la transmisión correcta y en la recepción correcta teléfónicas.
- d) Conocimiento de los Reglamentos que se aplican al cambio de las comunicaciones radiotelefónicas y la parte de los Reglamentos de radiocomunicaciones concernientes a la seguridad de la vida humana.

(2) Para las estaciones radiotelefónicas cuya potencia de onda portadora de la antena no exceda de 50 vatios, se admite que cada Gobierno interesado fije las condiciones de obtención del certificado de radiotelefonista (certificado restringido del radiotelefonista).

(3) En los certificados de radiotelefonista, se indicará en cada uno si se trata de un certificado general o de un certificado restringido.

(4) Para satisfacer a necesidades especiales, pueden fijarse por acuerdos regionales, las condiciones exigibles para la obtención de un certificado de radiotelefonista destinado a uti-

lizarse en estaciones radiotelefónicas que cumplan ciertas condiciones técnicas y ciertas condiciones de explotación. Debe hacerse mención de estas condiciones y de estos acuerdos en los títulos expedidos a estos operadores. Se admiten estos acuerdos a reserva de que no se perturbarán los servicios internacionales».

El segundo de los certificados (el restringido) podría muy bien otorgarse a los patronos o tripulantes de los barcos que mediante examen demostraran las aptitudes necesarias, pero se entiende que para obtenerlo habrían de fijarse unas condiciones mucho más sencillas que las que se fijan en el expresado Reglamento para el certificado general de radiotelefonista.

Contrariamente, la Subsecretaría de Comunicaciones ha establecido un título único en el que lejos de imponer condiciones que faciliten la obtención del certificado restringido, se exigen unos conocimientos que, salvo raras excepciones, no pueden exigirse a los patronos y tripulantes de los barcos pesqueros. La «Gaceta de Madrid» de 21 de enero de 1936, puso en vigor el apartado 7.º del artículo 10, del Reglamento General de Radiocomunicación, anejo al Convenio internacional de las Telecomunicaciones de Madrid, 1932, y creando el certificado de radiotelefonista, y la «Gaceta» del 24 del mismo mes publicó el articulado del Reglamento, del que copiamos la parte más interesante:

Art. 30. *Operadores Radiotelefonistas.* Los operadores radiotelefonistas cuyo certificado solo faculta para prestar servicio de tales en estaciones costeras y de a bordo, en buques de pequeño tonelaje y siempre que la potencia en antena sea inferior a 100 vatios, habrán de probar su suficiencia en las siguientes pruebas:

Prueba escrita.—Escritura al dictado, con letra legible y clara.

Prueba oral.—Legislación sobre cambio de comunicaciones radiotelefónicas y seguridad de la vida humana en el mar. Conocimientos prácticos de radiotelefonía y modos de evitar interferencias.

Prueba práctica.—Regulación y funcionamiento de aparatos de radiotelefonía, en lenguaje claro y convenido. Transmisión y recepción auditiva en Morse a velocidad de diez palabras por minuto.

Art. 31. La Subsecretaría de Comunicaciones, anunciará en el mes de febrero exámenes para operador radiotelefonista, cuando las necesidades así lo justifiquen y los exámenes y pruebas se realizarán en el mes de julio, en la Escuela Oficial de Telecomunicación o en aquellos puertos que se indiquen y en los que el número de solicitantes no sea inferior a diez.

Sería, pues, conveniente, que la Subsecretaría de Comunicaciones aclarara estas disposiciones, estableciendo el título restringido de radiotelefonistas, obligatorio a todos los patronos de buques de pesca o tripulantes que los armadores designarán para el manejo de las estaciones.

Lejos de haber en esto perjuicio para el Estado, éste se beneficiaría, puesto que cuantas más facilidades se den para la obtención de este título restringido, más estaciones se instalarán y el Estado percibe el diez por ciento del canon que las repetidas estaciones de a bordo pagan a la Compañía que explota los servicios costeros de telefonía sin hilos, y lógicamente, si se desmontaran las estaciones actualmente instaladas, o no se instalaran más, el Estado dejaría de percibir dicho canon.

X. X.

COMPRESORES DE AIRE

MATERIAL NEUMÁTICO

Delegación para Asturias:

Atlas Diesel

S. A. E.

RAMÓN ALVAREZ FERNANDEZ

MOTORES DIESEL

MARINOS Y FIJOS

M. de San Esteban, 13-GIJÓN

La situación en los Astilleros alemanes

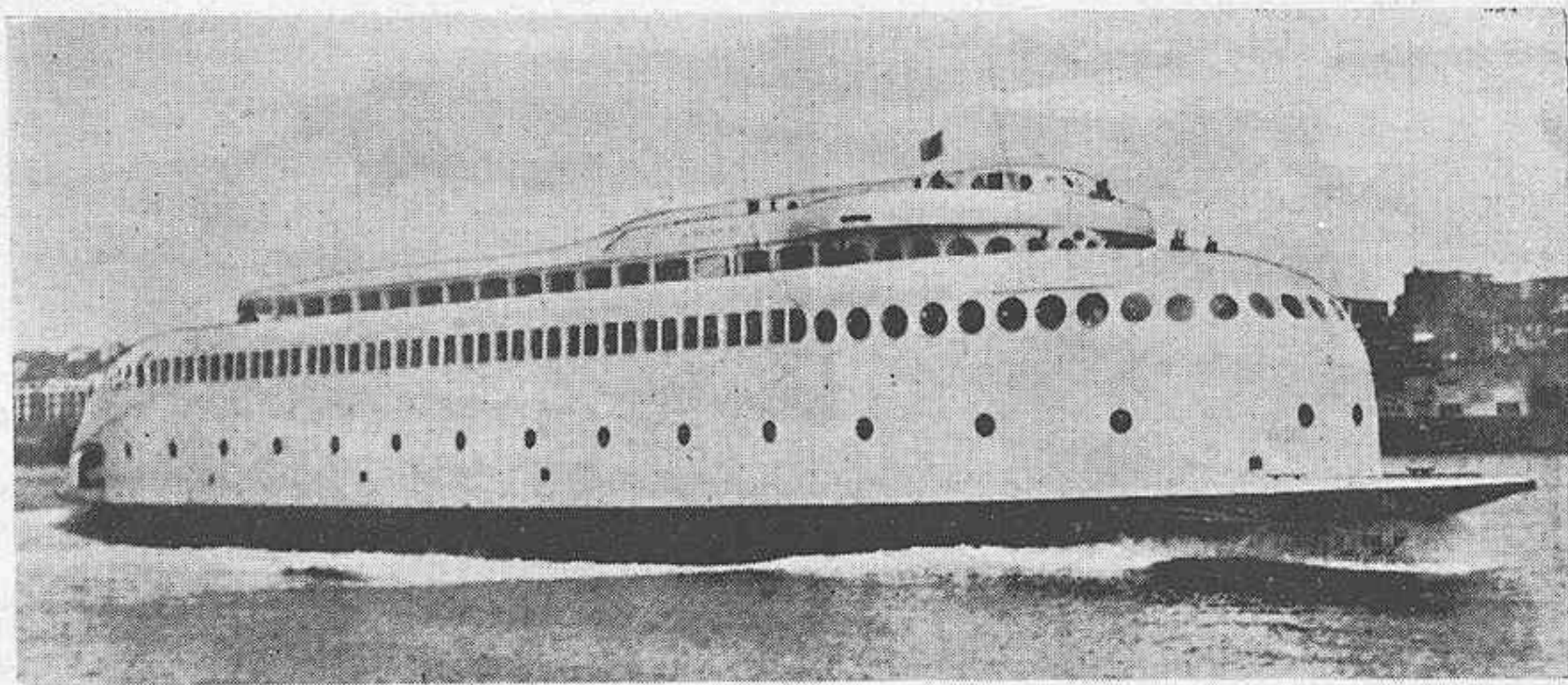
Es un hecho digno de una atención y reflexión detenidas, el ritmo creciente de la construcción naval en Alemania. El año pasado, los astilleros alemanes se colocaron a la cabeza de la producción por naciones, exceptuando los de Inglaterra. Claro que si se consideran los astilleros escoceses y los ingleses por separado, la cifra alemana también los aventaja. Y esto es muy significativo y elocuente, porque las cifra de producción de los astilleros británicos, en épocas de normalidad económica, cuando el mundo no había perdido su euforia constructiva, eran más de la mitad del resto del mundo.

Los astilleros alemanes llegaron a construir el año pasado 76 unidades, por 210.091 toneladas gruesas. La reanimación de su industria naval de construcciones es debida, principalmente, al sistema de trueques, que Alemania puso en vigor el año pasado, con el propósito inicial de aliviar sus dificultades monetarias y de cambio.

De aquel total de su producción en 1935, la mitad casi—22 buques de 98.196 tons.—se hicieron por encargo de armadores no alemanes. Aquí se incluyen cuatro tanques, un buque de carga y cuatro trawlers para armado-

res ingleses: tres tanques y dos liners de carga para armadores noruegos; dos tanques para armadores holandeses, y un tanque y tres ferryboats y un «dredger» para armadores argentinos.

Alemania construía antes, naturalmente,



Buque aerodinámico.—El ferry-boat «Kalakala» dedicado a la travesía de Seattle a Bremerton, es un barco de líneas finas y modernas en alto grado, lo cual le permite navegar a una marcha de 18 nudos. Puede acomodar a 2.000 pasajeros y transportar hasta 110 automóviles.

para el extranjero, pero nunca llegó a la cifra del año pasado en sus servicios al exterior. El sistema de trueque, el cambio de mercancía por mercancía con eliminación de la moneda, ha traído esa ventaja inmediata para los astilleros alemanes, los acreedores alemanes para liquidar sus créditos «helados», encontraron, al parecer, viable y provechoso, colocar sus órdenes de buques (o transferirlas a elementos interesados en su país en estas actividades) en los astilleros alemanes. Esa es la razón que movió a Unilever a colocar órdenes de construcción para varios buques, en total 166.000 tons. de peso muerto, a fines de 1935; se di-

ce también que hay órdenes posteriores de trawlers que se están negociando bajo aquel sistema de trueque.

Indudablemente que este método de comerciar no es muy ortodoxo, pero ante las emergencias y necesidades que lo imponen para algunos países y en algunos momentos difíciles del cambio internacional, no ha sido descubierto otro expediente mejor.

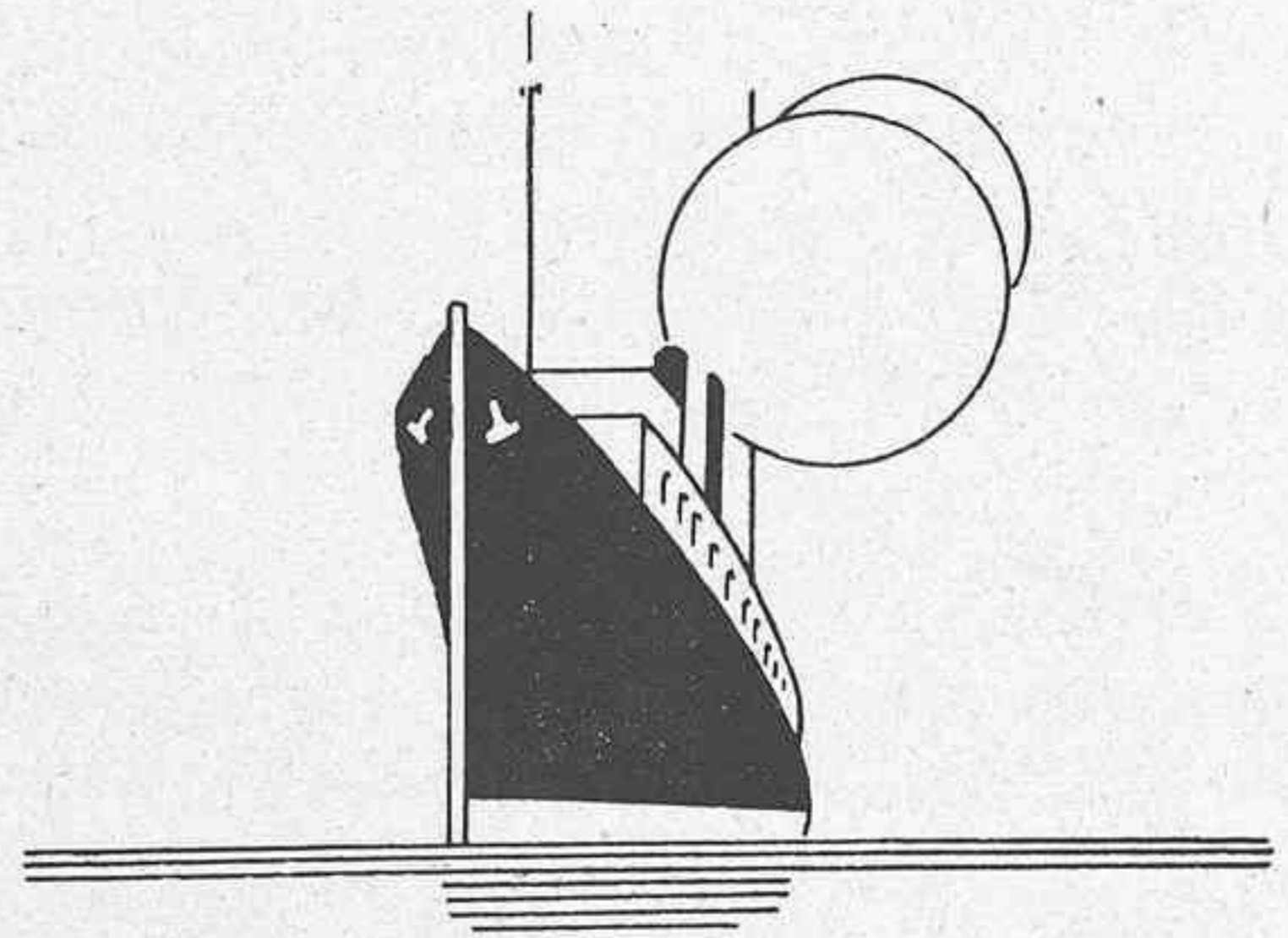
Es indudable que mientras continúe el estado actual de confusión y de caos en los cambios—tal vez en provecho de algunos—la posición de los industriales británicos, de los astilleros de construcción naval, no puede ser más embarazosa.

El trueque pudiéramos decir que es un elemento viciado que se ha introducido en las relaciones normales del tráfico y del cambio, como se hizo patente en el caso del liner

«Batory», de 14.000 tons., construido para Polonia, en los astilleros de Italia, hace un año. El año pasado no se construyeron en este país, buque ninguno para armadores italianos. Aquel buque fué la única contribución de Italia, aparte de un tanque de registro inglés, a la flota mercante del mundo.

Londres-enero.

J. THOMPSON.



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 —			

Sucs. de Morgan & Elliot, de Gijón (S. A.)

MAQUINARIA EN GENERAL Y ACCESORIOS

/// /// PARA MINAS Y LA MARINA /// ///

==== MARQUES DE SAN ESTEBAN, 66 =====

Teléfono 11-16

GIJÓN

Apartado 27

UN LIBRO INTERESANTE

«El Patrono Ejemplar», por Sisinio Nevares

Acaba de ver la luz un interesantísimo libro del cual es autor D. Sisinio Nevares, quien dedica esta documentada obra a exponer la benemérita labor de D. Claudio López Bru, Marqués de Comillas, en la organización social y económica de la Hullera Española, S. A., durante su larga presidencia en la misma.

Describe el autor de este libro, en estilo fácil y sencillo, el coto minero de Aller, donde la citada Empresa posee diez importantes concesiones carboneras con una producción anual de 900.000 toneladas, y en cuyas explotaciones encuentran ocupación 4.000 obreros, aparte del personal técnico y administrativo que asciende a 311. Además, cuenta esta Sociedad con un ferrocarril de vía estrecha que tiene 20 kilómetros de recorrido; cuatro instalaciones para la fabricación de aglomerados que pueden producir 40 toneladas por hora y una de ovoides con una capacidad horaria de 6 toneladas. Pasa luego a exponer las hermosas instalaciones de esta importante Empresa, donde se han introducido los adelantos más modernos, lo que hace de ella una explotación minera modelo.

Se ocupa a continuación de la obra cultural, social, religiosa y de policía, llevada a efecto por la Hullera Española, en la que siempre estuvo el espíritu organizador de don Claudio López Bru, quien consagró casi toda su vida a la reivindicación social y moral de los obreros, para hacer de ellos unos perfectos ciudadanos, conocedores de sus deberes y derechos. No entraremos en minuciosidad de detalles, porque esto supondría ocupar espacio de que no disponemos, pero bastará decir que debido a las altas miras de la repetida sociedad minera, existen en la actualidad seis grupos escolares dobles, cuyo valor

asciende a 1.609.680 pesetas, en los cuales reciben educación esmeradísima 3.000 niños y niñas. Funcionan también nueve economatos repartidos por los diferentes pueblos que comprende este coto minero. Y en cuanto al servicio médico farmacéutico, no pueden decirse más que alabanzas, como lo demuestra el sólo hecho de que exista un sanatorio con capacidad para 20 camas, dotado de todo lo necesario para atender debidamente a las personas que allí acudan a reclamar asistencia.

Merced al desprendimiento de la Hullera Española y a su amplia labor cultural, sus obreros han demostrado siempre mayor cordura que los del resto de Asturias, puesto que cuantos conflictos llegaron a plantearse fueron solucionados satisfactoriamente, sin emplear procedimientos violentos. Y así lo demostraron en gran mayoría cuando se produjo el movimiento revolucionario de octubre de 1934.

D. Claudio López Bru, es el verdadero patrono ejemplar, no fué un mero sociólogo técnico que da planes y reformas sociales para los demás, sino un patrono auténtico que con sacrificio de si mismo y de lo suyo, cumplió los deberes de justicia con el personal obrero. Para su obra, tuvo, bien es cierto, cooperadores eficacísimos como, entre otros, lo fueron D. Santiago López y D. Jorge de Satrustegui, que supieron llevar a la práctica las ideas y proyectos de aquel gran patrono.

Felicitemos al señor Nevares por su excelente libro, cuyo éxito damos por descontado. Y recomendamos a todos la lectura de esta interesante y documentada obra, que el autor completa con un apéndice en el que aparece la relación del asalto a la Caja Social de Moreda, folleto breve del que es autor el obrero minero D. Vicente Madera Peña.

EL ABORDAJE MARÍTIMO

(DE UN LIBRO EN PREPARACION CON IGUAL TITULO)

POr JUAN NAVARRO DAGNINO

(Conclusión)

Proclamada la República en España las cosas se han agravado aún más. El artículo 95 de la Constitución prohíbe y suprime los restos de Jurisdicciones especiales que aún quedaban en España y los de Guerra y Marina se reducen a ver los delitos puramente militares; así pues, a la de Marina se le priva de sus atribuciones por razón del lugar y por razón de la persona. Es decir, que todos los delitos, aún los comunes, cometidos a flote, eran sometidos a la Jurisdicción de Marina, (véase decreto de 11 de mayo de 1931, hecho ley en 18 de agosto; decreto de 9 de junio, hecho ley en 14 de octubre de 1931; Orden Ministerial de 20 de junio de 1931; circular del Auditor general de 14 de marzo de 1932; Orden Ministerial de 8 septiembre de 1932).

En resumen, según el artículo 95 de la Constitución y órdenes aclaratorias antes reseñadas, los delitos previstos en la ley penal mercante serán juzgados por la jurisdicción ordinaria, o sea la responsabilidad criminal derivada de los abordajes.

Pero la confusión ha llegado con motivo de un auto del Tribunal Supremo fecha 3 de abril de 1933, derivado de la sumaria de abordaje entre los pesqueros «Santa Catalina» y «Ama Gordotzaena», en aguas de Lequeitio, auto que dice que a pesar de lo ordenado en el artículo 95 de la Constitución debe ser la Jurisdicción especial de Marina la que continúe actuando en los procedimientos derivados de las infracciones al tráfico marítimo.

Pero simultáneamente a todo esto, la

República española creó la Subsecretaría de la Marina Civil, por la ley de 12 de enero de 1932 y Reglamento de 30 de Agosto del mismo año; y en virtud de las atribuciones que se le conceden por Circular del Subsecretario, fecha 8 de febrero de 1933 y Orden Ministerial fecha 20 noviembre de 1935, se ordena que por las Autoridades Marítimas dependientes de dicha Subsecretaría (hoy Dirección General), se instruya un expediente gubernativo a raíz de todo accidente marítimo en averiguación de sus causas, y siguiendo la pauta que fijan las Instrucciones del 4 de Junio de 1873 que, como antes se ha dicho, sustituidas en 1925 por el llamado Título adicional a la ley de Enjuiciamiento militar de Marina. Una vez instruido el expediente, es estudiado por una Junta de Capitanes y por otra de Jefes del Cuerpo de Servicios Marítimos, quienes acuerdan si ha lugar a la formación de causa y se remite testimonio de ello a la Jurisdicción civil.

Este sistema es totalmente defectuoso y adolece de los mismos defectos que antes la Jurisdicción de Marina.

Suponiendo que la Subsecretaría de la Marina Civil diga que no ha lugar a formación de causa, o que sí, ¿su acuerdo tiene fuerza coercitiva sobre la jurisdicción civil para forzarle a actuar con arreglo al testimonio que se le remite? Lo ignoro.

La jurisdicción gubernativa no es nada. La jurisdicción en solo materia criminal tampoco: abordajes por malicia no los hay, aunque sí muchos por negligencia, imprudencia e impericia, o sea dicho en palabras vulgares, por

desconocimiento del reglamento de abordajes.

Hay que ir de lleno a los tribunales marítimos, tal como dice el artículo 3.º adicional de la ley del 12 de enero de 1932, artículo que como otros varios de la misma ley, no ha sido cumplido, ignoro por qué. Hay que ir a los Tribunales con plenitud de atribuciones, civil y criminal, pues en un abordaje se hallan tan ligadas una y otra que yo considero absurdo que la depuración de ambas sea función de Tribunal distinto, como ha ocurrido en España durante casi un siglo.

* * *

Hablemos ahora del abordaje en que interviene un buque extranjero. Tenemos en primer lugar el Convenio de Bruselas de 1933,

Tuvo su origen en las conferencias celebradas en 1905 siendo representantes de España don Juan Pérez Caballero, don Víctor Concas y don Ramón Sánchez Ocaña. Posteriormente hubo otra asamblea en 1910 (era representante español en lugar de don Víctor Concas, don Guillermo Camargo), de la que salió el Convenio Internacional para la reposición de los daños causados por abordajes. España lo ratificó el 17 de noviembre de 1932 y 30 del mismo mes («Gaceta» del 1.º de diciembre). El texto del Convenio lo puede consultar el lector en la obra «Arte Naval», página 920. Como todos los Convenios internacionales es muy parco y poco preciso; pero tenemos legislación suficiente aunque poco conocida.

Con respecto al abordaje de los buques extranjeros en aguas españolas existe la R. O. de 1.º de julio de 1905, consecuencia del abordaje ocurrido en aguas de la ría de Ferrol entre un vapor rumano y uno francés. Se ordena en ella que en dichos casos los Capitanes de Puerto deben practicar las diligencias que previene el art. 118 del Título 7.º, tratado V de las Ordenanzas de la Armada de 1793.

Sobre la vigencia de estas Ordenanzas existen varias disposiciones y acordados, pero ahora especialmente basta recordar la R. O. de

8 de agosto de 1885 que declaró en vigor el Título VII indicado cuyo epígrafe dice: «Policía de los Puertos» y es la fuente de donde ha nacido toda la legislación en la materia. Previene dicho art. 118 la instrucción de un breve expediente exponiendo su criterio el Capitán de Puerto y entregando testimonio a los Capitanes para que hagan en sus países el uso que juzguen oportuno.

Tratándose del abordaje de un buque español y otro extranjero en aguas españolas, no hay lugar a dudas, el art. 215 de las Instrucciones del 4 de junio de 1873, hoy en vigor, lo dice claramente. Pero hay algunas disposiciones oficiales que contribuyen a hacer luz sobre el tema. Así la R. O. de 22 de octubre de 1875, que dice que los buques mercantes extranjeros deben ser detenidos para obligarles a cumplir las leyes españolas. La Acordada del Supremo de 13 de octubre de 1890 («Gaceta» del 6 y 30 de noviembre) que dice que la Jurisdicción ordinaria es la única a la que compete la demanda en la que se pide indemnización. Y la R. O. de 29 de abril de 1911, consecuencia del abordaje de un vapor alemán y un pailebot español ocurrido en Santa Cruz de Tenerife el 9 de julio de 1905, muy interesante y que no copio por su mucha extensión.

En el caso del abordaje recientemente ocurrido en Las Palmas, parece ser que el accidente se debe al vapor inglés, aunque todo marino sabe que el buque hundido es el que lleva la conmisericordia de la gente. Así, pues, en aquella Delegación Marítima se instruye el expediente que será visto por una junta de capitanes y otra de Jefes. Su dictamen será remitido a la Jurisdicción ordinaria de Las Palmas que deberá tramitar dos procedimientos, el criminal y el civil, éste a petición de de la compañía Transmediterránea.

Supongamos culpable al capitán del buque inglés por imprudencia. La ley penal para la Marina mercante castiga en su art. 52 este delito con arresto mayor a prisión correccional. Pero ¿vendrá voluntariamente este capitán a

España a sufrir tal pena? Por ello, en mi opinión, se pudo detener al capitán y no al buque, tal como se hizo en 1905 cuando el abordaje del vapor alemán «Neko» y el pailebot «Pura».

Queda el segundo procedimiento civil de indemnización de los daños y supongo también que un Juez español sentencia al naviero inglés a pagarla, ¿y si se niega? Ignoro de mo-

mento el problema jurídico que ello plantería, me faltan fuertes de información ahora. Quizá hubiera de acudir al Tribunal de La Haya; pero de todos modos afirmo que en un abordaje entre un buque español y uno extranjero en aguas españolas deben regir plenamente las leyes y tribunales españoles.

De abordajes en aguas libres o alta mar, otro día trataremos.

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-PRODUCTO de la de stilación de carbones: *benzoles* auto, lavado, quitamancha, 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.

FLOTA

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



MERCADO DE FLETES

En el mercado de fletes de Asturias la quincena pasada fué de bastante quietud, transcurriendo muchos días sin presentarse nuevas órdenes. A esta falta de animación, aparte de otros factores ya conocidos, contribuye grandemente la expectación que han provocado las elecciones de mañana para la designación de representantes en la nueva Cámara, lo cual tiene pendiente de atención a todo el país, que hasta conocer el resultado de estas votaciones, que tanto habrán de influir en la vida de nuestra nación, se abstiene, en muchos casos, de concertar negocios.

Durante las dos semanas últimas, la demanda de buques fué escasa y limitada a pequeños tonelajes con dirección a puertos del Cantábrico y Galicia. Para el Sur y Mediterráneo los requerimientos de barcos son cada vez más retraídos, y sólomente se cierran algunas bodegas.

Hasta ahora apenas si se han dado casos de buques disponibles en puerto en espera de via-

jes; pero la nota de decaimiento manifestada últimamente en este mercado ha sido ya suficiente para que los fletadores arreciaran en sus pretensiones de concertar compromisos a precios más bajos que los que vienen rigiendo, lo cual han logrado en algunas operaciones sólomente, puesto que los navieros se resienten todo lo posible para no aceptar estas rebajas que suponen una segura pérdida en sus intereses, dado lo alambicado que ya trabajan.

Tampoco tiene actividad alguna el mercado de retornos donde la falta de órdenes es bastante considerable. Sólo se mueve algo, pero para pequeñas partidas, la demanda de buques para cemento y abonos. En cuanto al transporte de madera para minas, como en quincenas anteriores, los requerimientos de tonelaje sólomente son regulares y no lo suficientes para que regresen con carga todos aquellos buques que acuden a puertos de Galicia.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	300 ts.	Ptas. 12,—	Langreo
San Sebastián	»	230 ts.	» 13,—	Id.
Id.	»	220 ts.	» 12,—	Norte.
Zumaya	»	210 ts.	» 15,—	Langreo
Plencia	»	140 ts.	» 15,50	Id.
Bilbao	»	1.000 ts.	» 8,50	Id.
Santander	»	400 ts.	» 8,—	Id.
Coruña	»	150 ts.	» 11,—	Norte.
Vigo	»	300 ts.	» 14,—	Id.
Marín	»	280 ts.	» 14,50	Id.
Huelva	»	700 ts.	» 14,—	Norte.
Barcelona	»	5.000 ts.	» 13,25	Langreo
Id. (bodega)	»	700 ts.	» 13,—	Id.
Id. (bodega)	»	700 ts.	» 14,—	Norte.

AVILÉS a

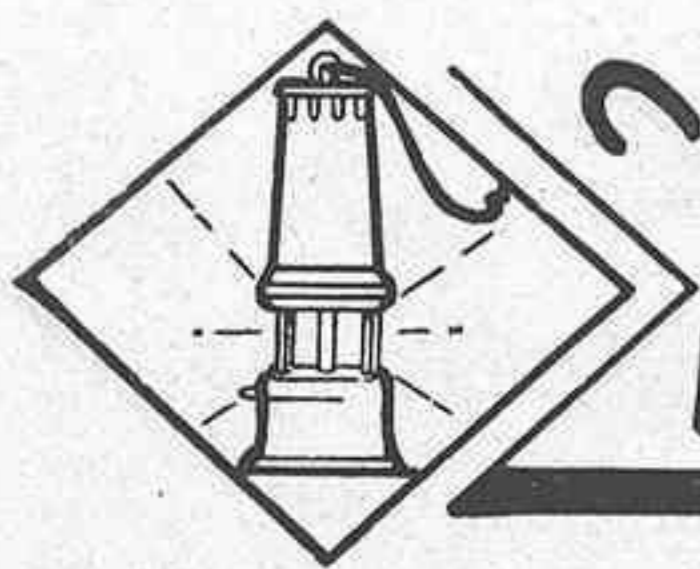
San Sebastián	— Vp.	180 ts.	Ptas. 13,—
Ferrol	»	800 ts.	» 10,—
Vigo	»	300 ts.	» 14,—

S. E. de PRAVIA a

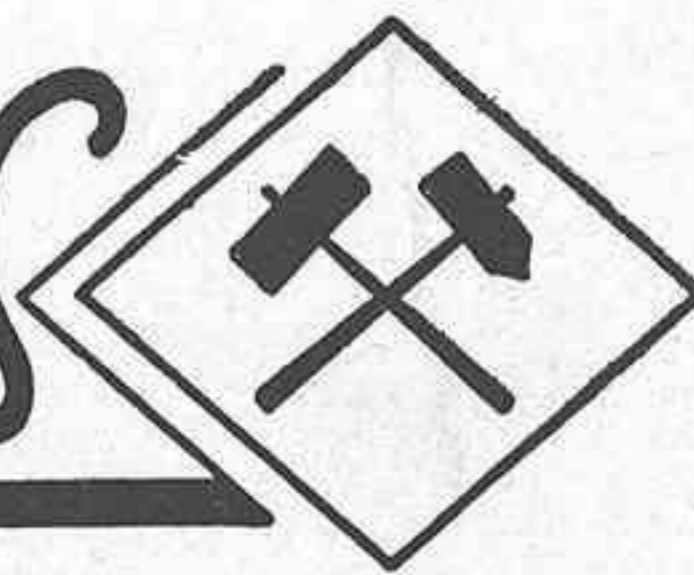
Pasajes	— Vp.	1.000 ts.	Ptas. 10,—
Id.	»	185 ts.	» 14,—
San Sebastián	»	185 ts.	» 14,—
Bilbao	»	3.000 ts.	» 7,—
Id.	»	1.000 ts.	» 7,50
Coruña	»	200 ts.	» 11,75

RETORNOS:

Bilbao-Gijón	— Vp.	200 ts. cemento	Ptas. 9,—
Id.	»	120 ts. abonos	» 8,50
Bilbao-Musel	»	1.000 ts. mineral	» 5,—
Lisboa-Musel	»	1.000 ts. chatarra	» 19,—
Betanzos-Musel	»	220 ts. pinos	» 10,—
Jubia-Musel	»	200 ts.	» 9,—



MERCADO DE CARBONES



En el transcurso de la primera quincena de febrero no experimentó este mercado animación alguna, sino que más bien declinó la pequeña demanda que antes existía, dejándolo sumido en una desesperada quietud, que crea a los mineros serias dificultades económicas, al no poder dar salida a sus carbones.

Es muy considerable la falta de pedidos que hoy en día existe, lo cual motiva la paralización de no pocas minas y que el resto de las explotaciones hulleras restrinjan su producción en todo lo posible, a fin de impedir que las existencias invendibles vayan en aumento. Como en semanas anteriores, los consumidores orientan sus compras con preferencia para galletas, cuyos «stocks» disminuyen, aunque muy lentamente (a principios del mes actual eran de unas 32.000 toneladas). Las granzas y menudos están flojas de pedidos, aunque bien es cierto que las disponibilidades de dichas clases no llegan a aumentar, sino que descienden un poco. Los cribados apenas si son solicitados. Las existencias de todas clases apiladas en las plazas de las minas de Asturias ascienden a 390.000 toneladas.

Motivado a los críticos momentos porque atraviesa la industria hullera, que ha de desenvolverse dentro de un mercado restringidísimo, es cada día mayor el número de minas que suspende las labores o que las atercera. En cuanto al paro de las explotaciones de Quirós, de Fábrica de Mieres, todavía nada se ha resuelto y los obreros pretenden ahora que el Gobierno autorice un cupo de producción aislado del fijado para aquella Empresa, con

el fin de hacer factible la explotación de las citadas minas por contrata colectiva.

Parece ser que ya están muy adelantadas las negociaciones del nuevo Tratado de comercio con Inglaterra, pero todavía nada se conoce de los acuerdos establecidos en lo que concierne al cupo de importación de carbones, en cuyo punto tienen los mineros asturianos puesta toda su atención, por las graves consecuencias que cualquier ampliación acarrearía a la industria hullera.

Durante la primera decena de febrero los embarques de carbón por estos puertos fueron de 46.745 toneladas por Gijón-Musel; por Avilés, 21.501 y 20.588 por San Esteban de Pravia.

Por los cargaderos del Musel, tanto por los del f.c. de Langreo como por los del Norte, el número de buques sometidos al turno es muy pequeño, obteniéndose despachos bastante rápidos. Por Langreo-Dársena (Gijón) la concurrencia de barcos es ya algo mayor, y las esperas llegan de 8 a 10 días.

Los precios para industrias obligadas son:

	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 »

Los consumidores libres continúan haciendo sus compras a precios inferiores a estos tipos, y son las rebajas de 4 a 6 pesetas o más, dependiendo esto de las clases que soliciten y circunstancias de cada mina.

SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM

Siempre tenemos existencias de toda clase de lubricantes :-: Consúltenos sus necesidades

Sociedad Anónima REEM

Apartado 111 OVIEDO Teléfono 4038



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

La demanda en los principales mercados de retorno fué muy reducida en esta última quincena; los mercados exteriores en general aparecen poco activos y el tonelaje ofrecido excede con mucho los requerimientos ordinarios; esta circunstancia, al deprimir los mercados deprecia las cotizaciones. Se espera, sin embargo, que las compras de maíz eleven un poco el tono de los mercados sudamericanos.

Todas estas generalizaciones son aplicables al mercado del Plata, que continúa en las circunstancias de paralización que ya apuntábamos en nuestra anterior impresión. El tonelaje se acumula inactivo en los puertos, sin que la demanda rompa su retraimiento. Los fletes registrados son de los puertos alejados del Río, a puertos a elegir del R. U., buque de 8.200 tons., febrero 15 al 29, a razón de 17/7 1/2; otro de 5.000 tons., abril 10 a mayo, iguales destinos y procedencias, a 18/-.

También prevalecen estas condiciones negativas en el sector norteamericano, interrumpiendo la nota animada que se registraba a principios de la quincena. Es el distrito del Pacífico donde queda alguna animación que se traduce en un movimiento más activo de aquellos puertos. Se hacen fletes de Montreal, Quebec y Sorel a Londres, Bristol y puertos del Canal, buques con granos, 31.000 qrs., mayo 12 al 28, a razón de 1/9. De la Columbia Británica a Sydney, vapor «Janeta», 420.000 pies cúbicos, madera y carga general, abril 15 a mayo 15, 4.200 £.

Los cargadores australianos y en general de todo el extremo oriente se retiran virtualmente de aquel mercado, a consecuencia de la demanda floja de sus mercancías típicas. Es el arroz el que suscita mayor interés. Se fleta de Birmania a Gdynia, buque 7.000 tons., cargamento de arroz, marzo 23, a 25/6, con opción para Amberes y Hamburgo, 24/6.

CARBONES

El mercado de Cardiff aparece afectado por la paralización subsiguiente a la resolución del conflicto que se había presentado como posible entre empresas y trabajadores de las minas. Los «stocks» que, mientras aquellos temores duraron se habían acumulado en el interior y en el extranjero, son las disponibilidades de que ahora se hecha mano. Algunos distritos trabajan alternativamente y, sobre todo en los pozos productores de cribados del Almirantazgo. El tráfico con España y Portugal está asimismo bastante paralizado, y en el caso de España los exportadores tropiezan con las dificultades de pagos; el reciente convenio de pagos no ha zanjado esos inconvenientes al parecer. Los débitos que tienen pendientes con los exportadores galeses son muy considerables. Los tipos mejor situados son coques, aglomerados, sin variar madera de mina.

Parecidas condiciones presiden las actividades del sector de Swansea. Grancillas, cortados a máquina y algunos finos aún tienen buenos precios y salidas muy activas. Asimismo menudos de vapor, aunque apuntan tendencia a depreciarse. En general las variedades industriales restantes tienen poca demanda.

En el mercado de Newcastle, no han variado las firmes posiciones anteriores. Los carbones de Northumberland en general tienen una demanda a la que atienden con dificultades. En la cuenca de Durham la situación es más variable. Tienen buenos precios, variedades superiores de vapor; lo mismo los menudos de Tyne y Blyth; en cambio es más moderada la demanda de coques, aunque no bajan sus precios y hay exceso de existencias.

En la zona de Glasgow parece que se ha llegado también al límite máximo de la demanda y se vuelve a un reflujó en las transacciones, aunque todavía escasean algunos cribados y galletillas. Flojea la demanda interior.

FRANCIA

Continúa siendo débil la demanda interior de variedades domésticas, pues el tiempo se mantiene apacible. Las minas de Bruay han publicado estos días una memoria referida al año que terminó en julio último. La producción total fué de 2.675 000 toneladas, es decir 130.000 toneladas menos que en los doce meses anteriores a ese período. Esta empresa marcha a la cabeza en Francia en su organización de tipo modernísimo y en sus instalaciones. Las cifras de importación de carbones para el año pasado fueron 17.891.000 toneladas, de las cuales 7.431.000 toneladas procedían de Inglaterra, más de 5 millones de Alemania, cerca de 3 de Bélgica-Luxemburgo y más de un millón de Polonia.

BÉLGICA

La recuperación de la industria belga de los carbones está asociada a los pacientes y tenaces esfuerzos para aunar la política de producción y exportación sobre bases racionales.

Las importaciones de carbón extranjero han disminuído para sus habituales proveedores: Inglaterra, Polonia y Francia; en cambio ha aumentado la cifra de Alemania, de 4.570 mil toneladas en 1934 a 4.648.000 en 1935; esto a pesar de la devaluación del Belga. Alemania siguió cotizando sus suministros en Bélgica y así ha conseguido acaparar a los dos tercios de las importaciones carboneras de Bélgica.

ALEMANIA

El consumo interior disminuye en Alemania, a consecuencia del mejoramiento de la estación. Sin embargo no disminuye la demanda de tipo industrial, a pesar de que la cifra de exportación de carbones extraños ha aumentado. No son muy favorables las perspectivas para la exportación. El convenio de igualación de tandas del Ruhr se extiende al Sindicato carbonero Westfaliano, por él se asegura a los mineros 21 a 22 días de trabajo por mes, hasta la primavera de 1937.

INGLATERRA

PRECIOS DE CARBONES PARA EXPORTACIÓN
SWANSEA

Antracita gruesa superior.....	36/6 a 40/
Antracita gruesa corriente.....	26/6 a 34/
«Cobbles» cortados a máquina..	35/ a 51/

NEWCASTLE

Superiores de vapor.....	15/6 a 16/
Menudos de Tyne.....	11/6

CARDIFF

GRANOS

Almirantazgo superior.....	19/4 1/2 a 19/6
Almirantazgo corriente.....	19/ a 19/4 1/2
Corrientes Cardiff.....	18/3 a 18/6
Secos superiores.....	19/ a 19/3
Secos corrientes.....	17/9 a 18/3

MENUDOS

De vapor, superiores.....	13/6 a 14/6
Buenos para consumo.....	13/0 a 13/6
Buenos para carga.....	12/6 a 13/

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

LA EXPORTACIÓN DE ANCHOA A ITALIA

UN PROBLEMA PARA LOS PESCADORES Y FABRICANTES DE CONSERVAS

La paralización de exportaciones de anchoa a Italia, detenidas en todos aquellos mercados, como consecuencia de las sanciones impuestas a dicho país por la Sociedad de Naciones, y que originan también la paralización de créditos, está ocasionando serios perjuicios a los fabricantes de conservas de pescado de nuestro litoral, cosa que, por otra parte, producirá los consiguientes trastornos en la próxima costera para la anchoa, dado el grave perjuicio que esto traerá aparejado para nuestra industria pesquera.

Hasta hace poco tiempo, Italia era uno de los mejores clientes de conservas de pescado que la industria española tenía en el mundo, hasta tal extremo, que en muchos de los puertos pesqueros del Cantábrico funcionaban bastantes fábricas que producían exclusivamente para compradores italianos. Pero este importante mercado ya dejó de serlo a principios del año pasado, con motivo de los contingentes de importación establecidos por aquel país, los que son una fuerte barrera para nuestros productos, y el perjuicio ha sido ahora aumentado por las sanciones que en Ginebra se acordó imponer a Italia, con motivo de su guerra con Abisinia.

Los fabricantes españoles de conservas, a raíz de establecerse los contingentes, tenían en Italia grandes cantidades de sus productos detenidas en los depósitos francos, que todavía no han podido introducir totalmente en el país, y actualmente, por las dificultades económicas porque dicha nación atraviesa, tienen

también allí créditos pendientes de cobro que ascienden, según cálculos aproximados, a unos quince millones de pesetas.

Ante tan grave problema, días pasados se celebró en Gijón una importante asamblea a la que asistieron representantes de todos los puertos de Asturias y el Comité Ejecutivo de la Federación Asturiana de Pescadores, así como todos los fabricantes de conservas del litoral Cantábrico. A dicha asamblea se adhirieron numerosos Ayuntamientos que radican en puertos pesqueros asturianos, donde la fabricación de anchoa encierra suma importancia para la vida local.

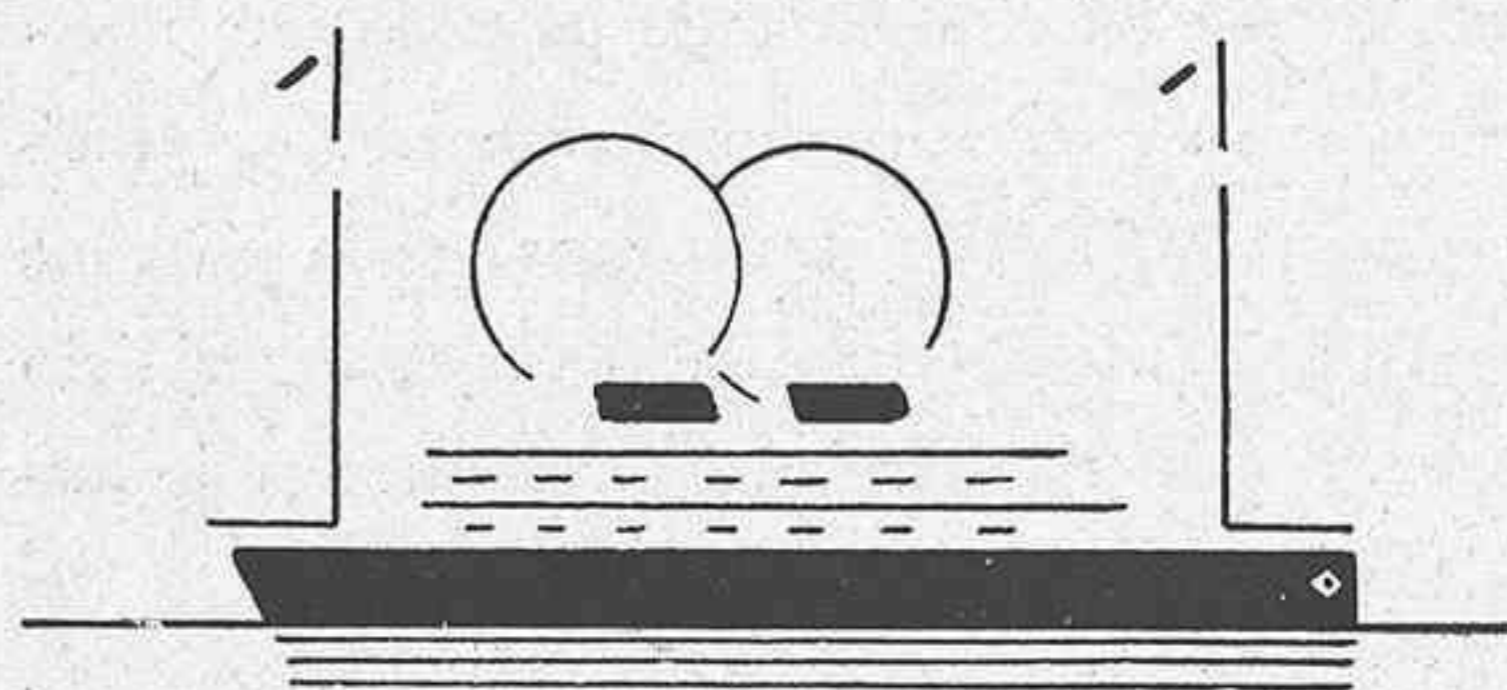
En esta reunión salió el acuerdo de que, celebrándose en Madrid a primeros del mes actual el Congreso Nacional de Pescadores, al que acudirán las doce Federaciones de España, los cuatro representantes de la región cantábrica propusieran a los ministros de Industria y Comercio y Estado, así como a la Presidencia del Consejo de Ministros que declaren de interés nacional la costera de anchoa de 1936, proponiendo también que se declare asimismo preferentes a los fabricantes españoles de conservas para el cobro de créditos amortizados, que están detenidos por el acuerdo de sanciones, sugiriendo al propio tiempo al ministro de Estado la necesidad de apertura de nuevos mercados para la acogida de anchoa española, que podría exportarse principalmente a Egipto y países de Europa central, mercados que ha tenido que abandonar Italia momentáneamente.

En los poderes públicos parece ser que se escuchó con interés la demanda de los pescadores y fabricantes de conservas, y se trata de resolver este grave problema que tantos perjuicios irroga a nuestro litoral. De necesidad suma es su solución, puesto que afecta a una industria muy importante, como es la conservera, y representa la ocupación de más de cien mil personas, que son empleadas en las faenas de pesca y sus derivadas.

No se nos oculta que la solución de este problema no depende ahora de nuestro Gobierno ni del de Italia, ya que es una cuestión puramente internacional; pero, sin embargo, nuestros ministros pueden dar muchas facilidades para el logro de las pretensiones de los fabricantes de conservas y pescadores, en el sentido que ellos proponen de una preferencia en el cobro de créditos amortizados.

De conseguirse esto, por lo menos podrá continuar la fabricación de anchoa en la escala de producción que sea, pero no se verán obligados al cierre indefinido de su industria por falta de capital para su desenvolvimiento, cosa que ahora sucede al no poder hacer efectivos los créditos que tienen pendientes de cobro, y las embarcaciones dedicadas a este arte, no tendrán que permanecer amarradas durante la próxima costera, por falta de compradores para el producto que extraen del mar.

PISCIS.



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

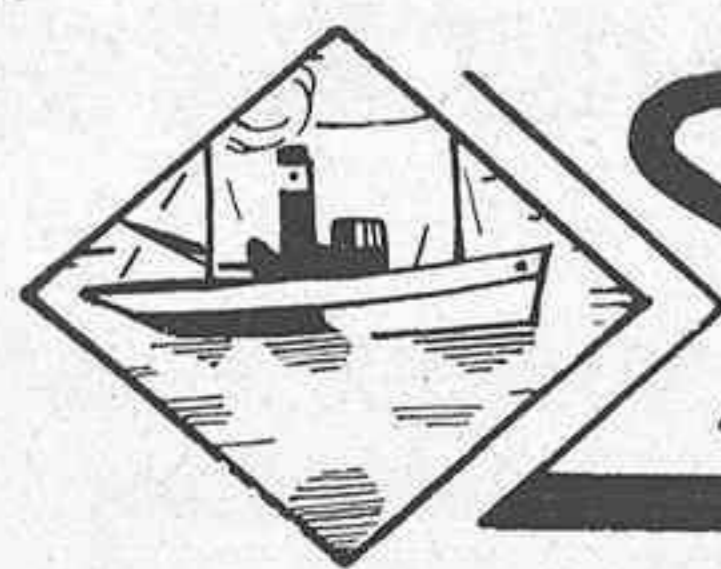
GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITESE TARIFA DE PRECIOS



SECCIÓN DE PESCA



BUENAS CALADAS

Los resultados obtenidos en la primera decena de febrero han sido bastante satisfactorios, puesto que en la mayoría de los días de la misma se hicieron capturas de abundante pescado, tanto por los barcos que arrastraron en estas playas como por aquellos que trabajaron en los caladeros de la Estaca. Por otra parte, el tiempo favoreció las faenas pesqueras, ya que, exceptuando dos días en los que no salieron las embarcaciones pequeñas, en el resto de la quincena tuvo el mar un aspecto apacible.

Las especies que más abundaron fueron la pescadilla, panchos y gallos, base de todas las

«mareas». Escaseó considerablemente la merluza y otro tanto sucedió con el besugo, que en esta costera ha sido poco menos que nulo. La palometa continúa pescándose en gran cantidad. En cuanto a los precios, aunque con pequeñas alternativas, estuvieron siempre sostenidos en cotizaciones remuneradoras para los pescados. La quincena pesquera última ha sido, en conjunto, bastante buena, aunque no todavía lo suficiente para compensar los atrasos sufridos por la industria en otras anteriores. De todos modos, lo que hace falta es que se repitan las buenas capturas en lo que resta del mes, que por cierto es el más corto del año.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 25 de Enero al 10 de Febrero de 1936

CLASE DE PESCA	27	28	29	30	31	1	3	4	5	6	7	8	19	10
Merluza.....	3,29	3,02	3,69	3,30	3,29	3,70	6,19	4,19	3,49	3,30	3,58	3,13	3,—	
Pescadilla....	1,32	1,25	1,44	1,23	1,43	1,52	1,59	1,29	1,46	1,18	1,34	1,26	0,97	
Besugo.....	1,74	1,90	2,—	1,86	2,04	2,39	2,24	1,59	1,69	1,50	1,41	1,60	1,59	
Panchos.....	0,73	0,50	1,49	0,70	1,19	1,35	1,34	0,94	1,30	1,—	1,14	0,97	0,90	
Gallos.....	1,27	1,—	1,35	1,11	1,42	1,50	1,52	1,—	1,41	0,96	1,46	1,—	0,86	
Congrio.....	1,48	1,44	1,80	1,79	1,76	1,75	>	1,69	1,48	1,69	1,60	1,69	1,59	
Congria.....	1,—	1,50	>	1,50	>	>	>	1,66	1,—	1,50	0,89	>	1,50	
Abadejo.....	1,39	1,50	>	1,59	1,59	1,59	>	1,68	1,49	1,69	>	1,19	1,09	
Salmonetes..	2,29	2,60	>	2,80	2,50	2,79	3,53	2,80	2,60	2,89	2,69	2,83	2,37	
Barbadas....	1,—	>	>	0,73	>	>	>	0,82	1,—	0,96	0,93	0,92	0,90	
Matute.....	0,41	0,41	0,48	0,40	0,47	0,45	0,53	0,50	0,39	0,31	0,35	0,39	0,38	
Pelao.....	0,36	0,50	0,36	0,50	0,43	0,41	0,39	0,40	0,60	0,38	0,39	0,37	0,41	
Potas.....	0,71	0,91	0,91	0,89	0,87	0,78	1,—	0,95	0,87	>	>	0,90	0,89	
Calamares....	2,16	2,50	>	>	2,39	2,70	>	3,—	0,39	>	>	2,28	>	
Almejas.....	0,62	0,64	0,60	0,74	0,76	1,14	0,94	>	>	0,84	0,83	1,07	0,70	
Palometa....	0,46	>	0,69	>	>	>	0,79	0,68	0,45	0,50	0,71	0,79	0,50	
Sardinias....	0,87	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	
Chicharro....	0,30	0,20	>	0,20	0,30	0,30	0,49	0,30	0,30	0,21	>	0,25	0,22	
Rubiel.....	>	>	2,—	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	
Mero.....	>	2,48	>	2,26	>	>	>	2,59	>	2,40	>	3,07	2,—	
Gallapotas....	>	1,50	>	>	>	>	>	0,59	>	1,58	>	1,78	>	
Centollos....	>	>	>	>	>	>	>	>	2,23	0,75	>	>	>	
Reyes.....	>	>	>	>	>	>	>	1,88	>	>	1,33	>	1,33	

Agencia en Guipúzcoa
Sociedad Hullera Española
 Jorge de Satrústegui  Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián

MUSEL - GIJON

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por estos puertos desde el 25 de Enero al 10 de Febrero de 1936

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
16 Enero.	25 Enero.	Araitz Mendi	3.200	Barcelona.
17 id.	1 Febro.	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Id.
24 id.	7 id.	Maruja y Aurora	7.000	Id.
3 Febro.	cargando	V. Ruiz Senén	5.750	Id.
7 id.	esperando	Ramón Alonso R.	4.410	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
13 Enero.	25 Enero.	Mina Piquera	5.300	Barcelona.
16 id.	29 id.	Monchu	2.350	Sevilla.
23 id.	1 Febro.	Genoveva Fierro	2.350	Id.
31 id.	6 id.	Bizkargi Mendi	3.000	Sagunto.
4 Febro.	10 id.	Norte	3.000	Barcelona.
8 id.	cargando	Sac 8.	1.000	Sevilla.
10 id.	esperando	Sotón	1.900	Bilbao.
10 id.	"	Ita	3.500	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
22 Enero.	28 Enero.	Sac 5.	3.600	Motril.
24 id.	29 id.	Mont Seny	840	Vigo.
25 id.	31 id.	Llodio	900	Bilbao.
27 id.	3 Febro.	Virgen del Pilar	1.200	Id.
1 Febro.	4 id.	Iciar	610	Santander.
25 id.	8 id.	José María	500	Pasajes.
25 id.	cargando	Sud	4.800	Valencia.
27 id.	esperando	Cabo Silleiro	980	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
23 Enero.	25 Enero.	M. Santiuste	460	Bilbao.
24 id.	29 id.	Marta Junquera	620	Santander.
24 id.	31 id.	Mari Begoña	450	Bilbao.
25 id.	1 Febro.	Alejandro	400	San Sebastián.
1 Febro.	5 id.	San Eduardo	300	Zumaya.
4 id.	6 id.	Ruda	480	Vigo.
5 id.	10 id.	M. Junquera	620	Pasajes.
7 id.	cargando	Astillero	480	San Sebastián.
10 id.	esperando	San Eduardo	300	Vigo.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
27 Enero.	27 Enero.	Sotón	1.900	Santander.
28 id.	28 id.	Iciar	600	Id.
1 Febro.	3 Febro.	Hernani	420	San Sebastián.
3 id.	5 id.	V. de Chávarri	4.600	Tarragona.
5 id.	6 id.	Mina Carrio	4.000	Cartagena.
10 id.	cargando	C. de Zubiria	4.600	Valencia.

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
15 Enero.	27 Enero.	Arata Mendi	3.000	Sagunto.
16 id.	29 id.	Monchu	200	consumo.
21 id.	27 id.	Ruda	480	Vigo.
21 id.	27 id.	Araite Mendi	900	Barcelona.
25 id.	29 id.	Monte Faro	180	Coruña.
25 id.	10 Febro.	Mari Eli	1.500	Bilbao.
27 id.	28 Enero.	Amador	130	Coruña.
27 id.	30 id.	Astur	1.300	Mazarrón.
31 id.	4 Febro.	Sotón	1.900	Pasajes.
31 id.	5 id.	Sama	1.000	Bilbao.
31 id.	9 id.	Bizkargi Mendi	2.000	Sagunto.
4 Febro.	cargando	Norte	3.000	Barcelona.
5 id.	10 Febro.	Mari Begoña	420	Bilbao.
5 id.	6 id.	Iciar	620	Santander.
7 id.	cargando	Llodio	900	Bilbao.
7 id.	"	Cabo Silleiro	2.920	Id.
7 id.	esperando	R. Alonso R	1.300	Barcelona.
8 id.	"	Mari Eli	1.500	Bilbao.
10 id.	"	Carmen	230	San Sebastián.
10 id.	"	Concepción Hevia	220	Zumaya.
10 id.	"	Roberto	180	Ferrol.
10 id.	cargando	Virgen del Pilar	900	Huelva.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
23 Enero.	25 Enero.	Josefa	300	Vigo.
23 id.	25 id.	Toñin	150	Santander.
23 id.	27 id.	Ana	300	Zumaya.
24 id.	29 id.	Antonieta	120	Ondarroa.
24 id.	29 id.	Paco García	200	Bilbao.
25 id.	30 id.	Carmen	230	Santander.
25 id.	1 id.	Gaviota	300	Bilbao.
27 id.	1 id.	R. Espinosa	135	Coruña.
27 id.	3 id.	Vito	200	San Sebastián.
28 id.	7 id.	Belarmina	130	Zumaya.
28 id.	5 id.	Galicia	300	Bilbao.
5 Febro.	8 id.	María Santiuste	480	Id.
5 id.	10 id.	Dionisia	250	Bermeo.
5 id.	cargando	Aller	200	Zumaya.
6 id.	"	Eduarne	200	Id.
6 id.	esperando	Chacartegui	220	Bilbao.
7 id.	"	Magdalena	230	Santander.
7 id.	"	Brens	160	Vigo.
7 id.	"	Amador	230	Pasajes.
8 id.	"	Mina Sorriego	160	Santander.
10 id.	"	R. Espinosa	135	C. Urdiales.
10 id.	"	Joven Conchita	220	Vigo

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3^a decena de Enero y 1.^a de Febrero de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Enero.				
15 Enero.	21 Enero.	Ineschu	180	San Sebastián.
21 id.	21 id.	Landro	140	Betanzos.
20 id.	22 id.	Rola	1.667	Gandía.
18 id.	22 id.	Lekeitiarra	212	San Sebastián.
18 id.	22 id.	Edurne	187	Zumaya.
22 id.	22 id.	Cabo Blanco	200	Ferrol.
17 id.	23 id.	Banderas.	3.347	S. Feliú G.-P. Mallorca.
23 id.	23 id.	Asturias	63	Luarca.
22 id.	23 id.	El Gaitero	78	Bilbao.
19 id.	23 id.	Enigheden	40	Viana Castello.
24 id.	24 id.	Arnao	136	Requejada.
24 id.	25 id.	S. Martín.	1.620	Huelva.
22 id.	25 id.	San Eduardo.	300	San Sebastián.
25 id.	27 id.	Melchuca.	10	Eerrol.
22 id.	29 id.	Cabo Carvoeiro	3.005	Alicante.
27 id.	30 id.	Margarita	323	Vigo.
28 id.	30 id.	Mari Carmen.	370	Id.
26 id.	31 id.	Atalaya	5.254	Barcelona.
31 id.	31 id.	Lolina	431	Vigo.
29 id.	31 id.	María Amalia	90	Huelva.
26 id.	31 id.	Boal	61	Coruña.
TOTAL...			17.714	
1.^a decena de Febrero.				
31 Enero.	1 Febro.	Arnao	76	Requejada.
31 id.	3 id.	Asturias	1	Luarca.
1 Febro.	3 id.	Inogedo	39	Requejada.
27 Enero.	4 id.	José Tartiere.	3.475	Alicante.
3 Febro.	5 id.	Recalde	6	Navia.
1 id.	6 id.	Josefa Mari	220	Vigo.
6 id.	6 id.	Arnao	134	Requejada.
1 id.	7 id.	Erandio	4.155	Málaga-Aguilas.
7 id.	7 id.	Jone Miren	8	Ferrol.
6 id.	7 id.	Evaristo	2	Navia.
5 id.	8 id.	Santiago López	3.950	Barcelona.
8 id.	8 id.	Zuloaga	212	Betanzos.
1 id.	8 id.	México	80	Coruña.
5 id.	10 id.	Antonio Satrústegui	4.860	Cádiz-Algeciras.
6 id.	10 id.	Marzo	1.873	Vigo.
9 id.	10 id.	Caruso	1.340	Santander.
6 id.	10 id.	Inogedo	406	Pasajes.
6 id.	10 id.	Mari Carmen.	370	Vigo.
5 id.	10 id.	Lekeitiara	214	San Sebastián.
9 id.	10 id.	Nemrod	80	Marín.
TOTAL...			21 501	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Enero y 1.^a de Febrero de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Enero.				
19 Enero.	21 Enero.	M. de Urquijo	3.067	Bilbao.
19 íd.	22 íd.	Jaime Girona	2.947	Id.
23 íd.	23 íd.	Lolina	340	Pasajes.
21 íd.	24 íd.	F. R. San Pedro	3 131	Bilbao.
22 íd.	24 íd.	Marzo	1.800	Id.
23 íd.	24 íd.	Aller	211	San Sebastián.
23 íd.	27 íd.	Airoso	122	Ferrol.
25 íd.	25 íd.	Mari Carmen	370	Vigo.
25 íd.	26 íd.	El Caudal	1.014	Bilbao.
24 íd.	25 íd.	M. de Urquijo	3.708	Id.
25 íd.	30 íd.	Jaime Girona	3.147	Id.
29 íd.	30 íd.	El Caudal	1.036	Pasajes.
28 íd.	30 íd.	F. R. San Pedro	2.832	Bilbao.
TOTAL...			23.775	
1.^a decena de Febrero.				
29 Enero.	1 Febro.	Briquetas Zorroza	2.430	Bilbao.
31 íd.	3 íd.	M. de Urquijo	2.909	Id.
1 Febro.	4 íd.	Iturri Ripa	379	Corcubión.
4 íd.	5 íd.	Manuel	225	Coruña.
5 íd.	6 íd.	El Caudal	1.028	Pasajes.
5 íd.	6 íd.	Aurora	987	Bilbao.
5 íd.	6 íd.	Jaime Girona	2.940	Id.
5 íd.	8 íd.	F. R. San Pedro	2.862	Id.
8 íd.	8 íd.	Vito	188	San Sebastián.
7 íd.	8 íd.	Ana	303	Pasajes.
9 íd.	10 íd.	Mari Elena	532	San Sebastián.
7 íd.	10 íd.	Briquetas Zorroza	2.516	Pasajes.
6 íd.	10 íd.	M. de Urquijo	3 289	Bilbao.
TOTAL...			20.588	

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 Enero y 1.^a de Febrero de 1936

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	8.132,54	9.809,44
	Id. 2. ^o	7.951,36	5.481,96
	Id. 3. ^o	7.857,22	3.493,72
	Id. 4. ^o	2.216,10	1.631,25
	Grúas chicas.....	582,01	473,21
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	17.389,00	21.121,80
	Grúas chicas.....	2.202,68	2.473,31
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.....	Cargaderos.....	3.388,50	1.868,04
	Muelles.....	583,00	393,00
Totales en las dos decenas.....		50.302,41	46.745,73
A VILES.....		17.714,00	21.501,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		23.775,00	20.588,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

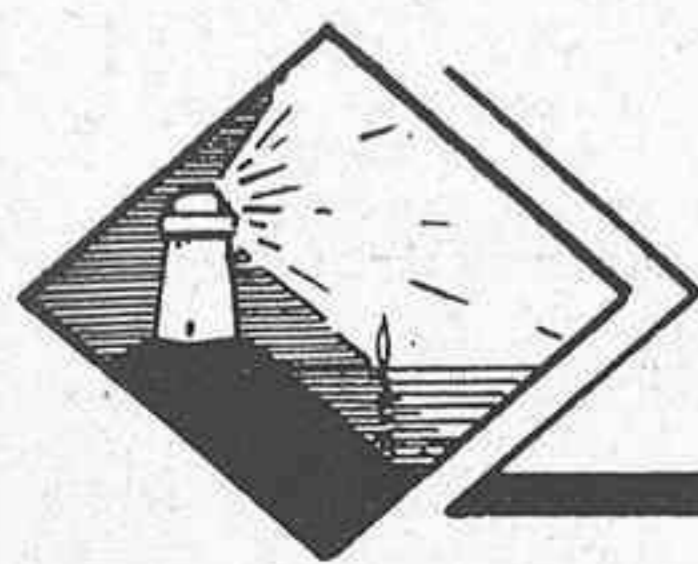
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

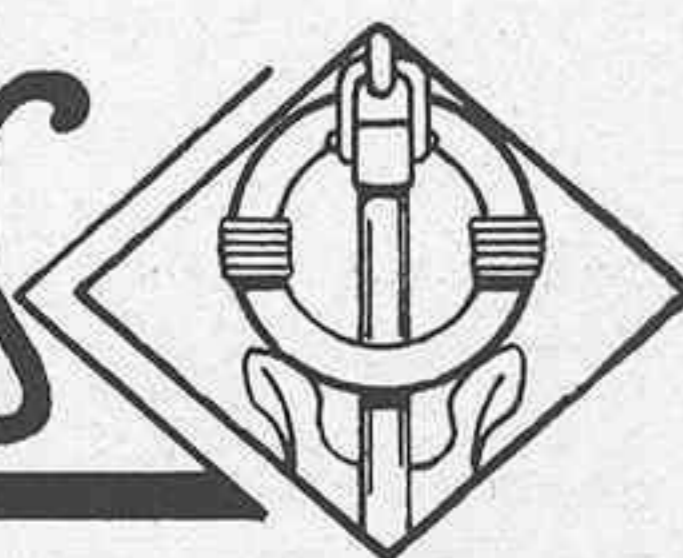
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «San Ireneo»; casco de acero, de 471.70 tons. de registro bruto y 240.93 netas; construido en el año 1884. Vendido por Antonio T. Vega, de Gijón, a Ildefonso de Irala, de Bilbao, en 52.000 pesetas.

PÉRDIDA DE UN BUQUE

El día 10 del actual encayó en la costa de Ancora (Italia) el vapor español «Rita García», habiéndose salvado la tripulación, compuesta de 33 hombres y el capitán.

El vapor «Rita García» era de la matrícula de Santander, desplazaba 6.400 tons. y pertenecía al armador don Francisco García, del citado puerto.

LOS VALORES

NAVIEROS —

En la semana pasada los negocios sobre valores navieros estuvieron bastante paralizados, pero sin embargo la tendencia en los cambios es sostenida, porque la gente comienza a considerar que también las navieras pueden ser apreciadas en gran parte como va-

lores oro. Las Sotas continúan disponiendo de buena demanda, aunque el cambio de 425 se ha reducido al de 410. Las Vascongadas están siendo solicitadas a 200. Se pagan a 110 las Generales de Navegación. Las Uniones tantean entre 215 a 220, después de haberse hecho a 215. En los restantes valores más bien hay papel.

LAS UTILIDADES DE LA MA-

RINA MERCANTE INGLESA ::

En una estadística anual, que acaba de ver la luz, y que se ocupa de los beneficios obtenidos en sus explotaciones por la marina mer-

cante de Inglaterra, puede verse que no son muy satisfactorias. Pocas compañías aparecen bien situadas y para eso las cifras de beneficios no indican la verdad de su origen; éstos son obtenidos por inversiones ajenas a la industria naviera, y no a los rendimientos de este tráfico.

Las cifras que se refieren a la situación de las compañías de liners y de buques de carga, son la mejor respuesta a las objeciones y a las cam-



BATERIAS ESPECIALES PARA TELEGRAFIA Y TELEFONIA EN LOS BARCOS, ASI COMO PARA SEÑALES MARITIMAS

FABRICAS EN ZARAGOZA Y MADRID

SECCION TRANSPORTABLES: ALMAGRO, 16 Y 18
OFICINA CENTRAL: VICTORIA, 2

MADRID

DELEGACION EN BILBAO
BERTENDONA, 4-TELEFONO 11621

pañías de aquella índole. Según se advierte en los cuadros estadísticos, hay diez y seis compañías de liners, con un capital desembolsado de 37.022.596 libras esterlinas, que poseen una flota cuyo valor es de 58.678.603 £; pues bien, el saldo de su cuenta de beneficios fué el año pasado sólo de un millón 866.761 £. Cifra que se convierte en negativa si se considera que sólo las depreciaciones de sus unidades flotantes llegan a las 2.572.407 £, lo cual significa una pérdida neta de 705.646 £.

En cuanto a las compañías de buques de carga, hay 31 con un capital desembolsado de 9.361.945 £, que han sufrido el último año una pérdida de 119.506 £, a las que hay que agregar el importe de las amortizaciones calculadas a razón del 5 por 100, y que hacen subir el líquido negativo a 475.313 £.

MÁS DE LA MITAD DE LA FLOTA NORUEGA ES DE MOTOR —

Según las estadísticas del Departamento de Navegación, de Noruega, relativas a los buques de vapor y motor de más de 25 tons. y a los veleros que exceden de 50, la flota de aquel país, se descompone según sus características, en esta forma: 3 940 unidades, que suman 4.068.046 tons.; estas cifras están integradas por: 1.732 vapores, por 1.983.023 tons.; 2.081 motonaves, por 2.075.669 toneladas; 127 veleros, por 9.354 tons.

Durante el pasado año el tonelaje de vapor disminuyó en 44 buques, por 85.421 toneladas, en tanto que las motonaves aumentaron en 79, y 167.918 tons. Más de la mitad de la flota noruega, como se ve en las cifras expuestas, está movida a motor.

Los aumentos la flota en 1935, incluyen

45 buques, por 29.005 tons., construídos en Noruega, y 20 buques, por 150.156 tons. construídos en el extranjero. Además se hicieron compras en el extranjero por 36.137 tons. de vapor—20 unidades—y 19.427 de motor—12 buques—; el aumento total fué de 81.466 tons., comparadas con una disminución de 222.824 que había habido en el trienio de 1932-34.

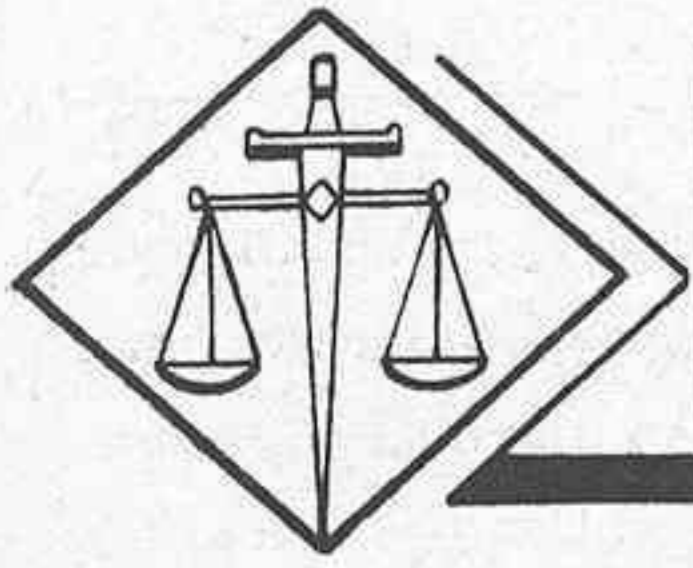
Noruega es el país dotado de una flota más eficiente y moderna. Este aumento de tonelaje en el año pasado demuestra que sus armadores afrontan la crisis con optimismo y que acaso están en trance de remontarla.

INDEMNIZACIONES A LOS ARMADORES DE «TANKERS» AMARRADOS —

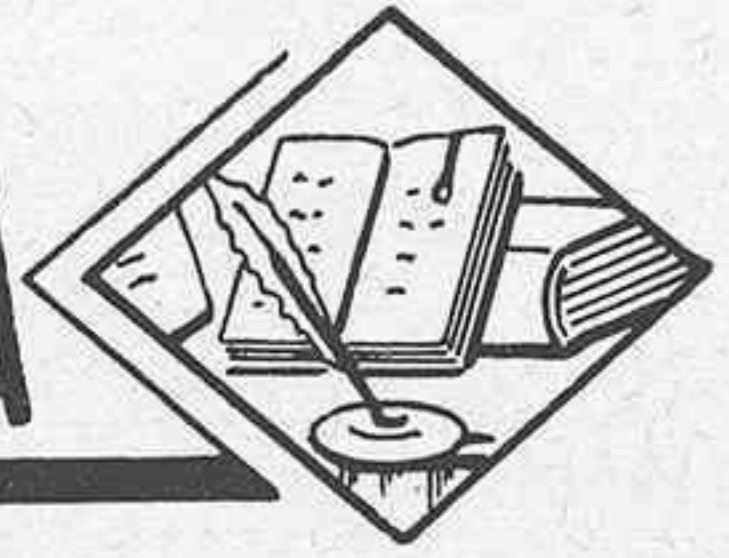
La Asociación «International Tanker», de armadores constituída en «pool», ha decidido conceder un dividendo provisional con destino a los armadores de «tankers» amarrados, al tipo de 7/6 por tonelada que se hallara en esas condiciones, durante los seis meses del período que termina en tres de noviembre de 1935. Ya había sido pagado otro dividendo análogo, de 10/— y dentro de unas semanas se espera el acuerdo de una tercera indemnización de la misma naturaleza,

LAS EXPORTACIONES DE CARBÓN DE GALES —

Durante el mes de diciembre último las exportaciones por el puerto de Cardiff fueron de 620 mil tons., en total para el año, por 8.430.000. Las exportaciones por Newport, en la misma importante zona minera, fueron respectivamente, 182.000 tons. y 2.252.000. Por el puerto de Port Talbot, 142.000 y 1.624.000 tons. Por el de Swansea, 136.902 tons. y 2.758.000 tons.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DESTINANDO UN INSPECTOR DE 1.^a CLASE DEL CUERPO GENERAL DE SERVICIOS MARÍTIMOS PARA CADA UNA DE LAS TRES COMPAÑÍAS SUBVENCIONADAS :-:

Ilmo. Sr.: Con el fin de garantizar en todo momento la eficiencia de los servicios marítimos subvencionados en relación con el cumplimiento de los Convenios internacionales para la seguridad de la vida humana en el mar, controlar cuanto afecta a la navegación en sus múltiples aspectos de salvamentos, incendios, material náutico, señales, instrucción de dotaciones, etc, etc., así como también comprobar si se cumple lo establecido en el contrato de cada uno de ellos con el Estado, por tratarse de servicios públicos de grandísima importancia,

Este Ministerio, de conformidad con lo informado por la Dirección general de la Marina civil y Pesca, ha resuelto destinar, con carácter permanente, un Inspector de primera clase del Cuerpo general de Servicios Marítimos por cada una de las tres Compañías subvencionadas, para que ejerza su cometido de Inspector marítimo en viaje, con la máxima amplitud en sus funciones delega-

das de la citada Dirección general, los que ostentarán el título de Inspectores Marítimos del Estado. Dichos destinos serán de plantilla.

Madrid, 18 de enero de 1936.

AUTORIZANDO A LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA PARA CONCEDER UNA BONIFICACIÓN :-:

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, a propuesta de la Compañía Transmediterránea y de conformidad con lo informado por la Dirección general de la Marina civil y Pesca, ha resuelto autorizar a la

citada Compañía para conceder una bonificación de un 10 por 100 a toda persona, natural o jurídica, que en régimen de Agencia combinada se dedique exclusivamente a transportes marítimos y haya proporcionado durante el año anterior a los barcos de la Compañía carga que haya producido un flete neto de 200 mil pesetas en las líneas de Barcelona a Baleares y de 100.000 pesetas en las líneas de Barcelona a Canarias, beneficio que comenzará a otorgar este año, haciendo el cómputo sobre el flete proporcionado el año anterior.

Madrid, 18 de enero de 1936.



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

DISPOSICION A LOS EFECTOS DE
LA REPRESENTACION DE LOS
PROPIETARIOS DE LOS BUQUES
ANTE LOS JURADOS MIXTOS :::

Ilmo. Sr.: Al hacerse la designación de las representaciones para actuar en nombre de las partes demandadas, de conformidad con el artículo 3.º del Reglamento de procedimiento contencioso de los Jurados mixtos, y especialmente ante los de Transportes marítimos, bien el Central, menores o los de carga y descarga, han surgido dudas respecto de qué ha de entenderse por persona de la misma profesión del demandado cuando éste es el propietario del buque; y

Considerando que concediendo derecho para la elección de representantes de dichos organismos a las Asociaciones de Navieros, es lógico inferir que tanto el propietario del buque como el naviero que lo representa han de entenderse personas capaces de llevar la representación de la propiedad del buque demandado, doctrina que más se afirma en contemplación de lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 586 del Código de Comercio, en el cual define lo que se entiende por naviero, determinando que es la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle, y teniendo en cuenta estos preceptos legales, que rigen para todo el comercio marítimo,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer, a los efectos de la representación de los propietarios de buques ante los Jurados mixtos, y de acuerdo con lo prevenido en el artículo 3.º del Reglamento de procedimiento contencioso de dichos orga-

nismos, que habrá de entenderse por persona de la misma profesión que el demandado, cuando éste sea el propietario del buque, el naviero representante del barco, de acuerdo con las prevenciones del artículo 586 del Código de Comercio.

Madrid, 7 de febrero de 1936.

DISPOSICIONES PARA LA LIQUIDA-
CIÓN DE PRIMAS A LA CONSTRUC-
CIÓN NAVAL DEL AÑO 1935 :::

Para proceder a la liquidación de las primas a la construcción naval devengadas durante el año 1935 se precisa conocer el importe de las mismas.

En su consecuencia,

Esta Dirección general de la Marina civil y Pesca requiere a los constructores navales nacionales que se crean con derecho al percibo de la indicada clase de primas por construcciones terminadas en el expresado año de 1935 y no hayan solicitado hasta la fecha el reconocimiento del citado derecho, así como la cuantía de la prima correspondiente, para que lo verifiquen antes del primero de marzo próximo en la forma prevista en el artículo 67 del Reglamento de 6 de setiembre de 1935 para la aplicación del Decreto-ley de 21 de agosto del mismo año; bien entendido, que de no efectuarlo antes de este plazo, se considerará que renuncian a dicho beneficio, a menos que por causas de fuerza mayor se justifique, dentro del mismo plazo, la imposibilidad de hacerse con la documentación para la reclamación de la correspondiente prima, en cuyo caso será tenido en cuenta el importe de la misma para el abono en su día, conforme a las disposiciones vigentes.

Madrid, 30 de enero de 1936.

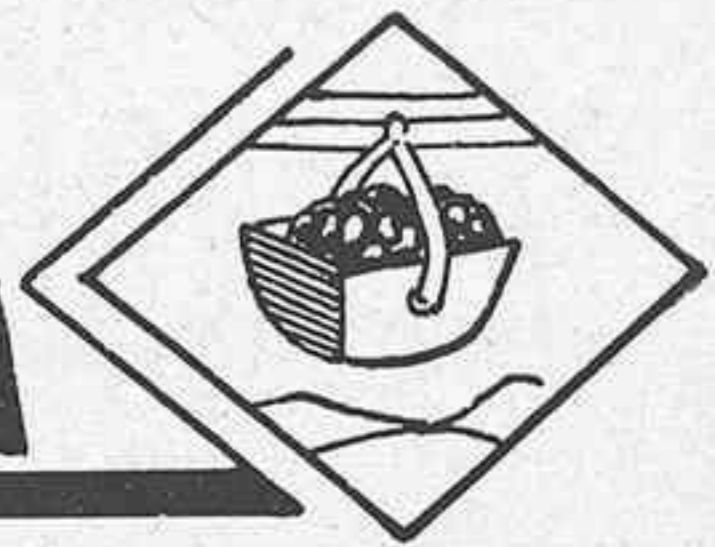
Fabricación de  Pinturas y Barrices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 16603 **BILBAO** APARTADO 291



LEGISLACIÓN MINERA



DISPONIENDO SE LIBREN A LAS SIETE ESCUELAS DE CAPATACES FACULTATIVOS DE MINAS LA CANTIDAD DE 500 PESETAS PARA PAGO DE BECAS EN LAS MISMAS

Ilmo. Sr.: Vista la comunicación elevada a este Ministerio por la Escuela especial de Ingenieros de Minas, mediante la que significa que, de conformidad con la Junta de Profesores de las Escuelas de Capataces facultativos de Minas de Almadén, Bilbao, Bélmez, Cartagena, Linares y Mieres, propone para el primer trimestre del presente año a los alumnos becarios que citan con las cantidades que se detallan:

Resultando que existe consignación en el capítulo 1.º, artículo 2.º, grupo 48, concepto 26, del presupuesto general de gastos vigente en este Departamento para el pago de dichas atenciones:

Considerando que, en su consecuencia, no hay inconveniente en acceder a la propuesta referida, Este Ministerio ha resuelto:

1.º Que, con cargo a la consignación figurada en el capítulo 1.º, grupo 48, artículo 2.º, concepto 26, del presupuesto general de gastos vigente en este Ministerio, de 14.000 pesetas, o sea 3.500 pesetas al trimestre, a repartir entre las siete Escuelas de Capataces facultativos de Minas existentes, se abone a razón de 500 pesetas a cada Escuela en el trimestre actual del presente año.

2.º Que se hagan efectivas las becas concedidas: por el Habilitado de las Escuelas de Almadén, a razón de 41,66 pesetas mensuales, a los becarios D. Saturnino Moreno Carro, D. Pedro Ramírez Mollano, D. Fermín Sánchez Aparicio y D. Félix Ibáñez Carro; por el de la de Bilbao, a razón de 41,66 pesetas mensuales, a los becarios D. Daniel López del Río, D. José Rodríguez Rebaque, D. Emilio Ojanguren Recio y D. Leodegario Gastón y Lozón; por el de la de Bélmez, a

razón de 41,66 pesetas mensuales, a los becarios D. Amador Jurado Santos, D. Eduardo Narváez Gómez, D. José Galán Sánchez y D. Pablo Bousquet Redondo; por el de la de Cartagena, a razón de 33,33 pesetas mensuales, a los becarios D. Jesús Martínez Molina, D. Antonio Soler Pérez, D. Juan García Pintado, D. Eduardo de Heredia Olmos y D. Francisco Martínez Martínez; por el de la de Linares, a razón de 41,66 pesetas mensuales, a los becarios D. Luis Muñoz Gallejo, D. Francisco Fuentes Ayala, D. Miguel Ruiz Moreno y D. Higinio Gil Cantero, y por el de la de Mieres, a razón de 55,55 pesetas mensuales, a los becarios D. Sergio García Peláez, D. José Misael Fernández Suárez y D. Francisco Sarasina Ruiz.

3.º Que por el Sr. Director de la Escuela especial de Ingenieros de Minas se comuniquen las Ordenes y traslados pertinentes, para su conocimiento, a los respectivos interesados.

Madrid, 5 de febrero de 1936.

APROBANDO UNA PROPUESTA
DE LA ASOCIACIÓN DE SINDICATOS DE ALMACENISTAS E IMPORTADORES DE CARBÓN —

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de lo establecido en el artículo 9.º del Reglamento del Comité ejecutivo de Combustibles,

Este Ministerio ha resuelto aprobar la propuesta de la Asociación de Sindicatos de Almacenistas e Importadores de Carbón de los distintos puertos de España y nombrar suplente del Vocal propietario representante de la misma en el citado Comité ejecutivo a D. Enrique Casanueva Riquelme.

Madrid, treinta de enero de mil novecientos treinta y seis.

INFORMACIÓN PARA MINAS

DISTRITO MINERO DE OVIEDO

TÍTULOS DE PROPIEDAD

Se ha mandado expedir los correspondientes títulos de propiedad de las minas siguientes:

«Carmencita 3», hulla, en Cangas de Narcea, de Víctor M. Sierra Barzanallana.

«Legionaria», hulla, en Nava, de doña María Luisa Sánchez Santos.

«Amelia», hulla, en Aller, de Ramón González Gutiérrez.

«Paz», pizarras bituminosas, en Piloña, de Faustino García Millar.

«Milagritos», hulla, en Caso, de Eliseo Parra Nieto.

«San José», espato de Islandia, en Caravia, de José David Montes García. — (B. O. 5 febrero 1936).

«La Esperanza 2.^a», hulla, en Cangas del Narcea, de Ramón Velasco Herrero.

«Josefina», hulla, en Lena, de José García Viesca.

«2.^a Demasía a Gloria», hulla, en Cangas del Narcea, de Adolfo Díaz Peñararria.

«Demasía a Dos Amigos», hulla, en Cangas del Narcea, de doña Martina Arias Urbistando y otros. — (B. O. 8 febrero 1936).

EXPROPIACIONES

Visto el expediente de expropiación forzosa promovido por la Sociedad Metalúrgica «Duro Felguera», para la ocupación de una faja de terreno de 2.270 metros cuadrados en la finca llamada La Huerta, sita en Ciaño (Langreo), propiedad de Enrique García González, para ser destinada a escombrera de la mina «Trechona», perteneciente a dicha Sociedad, a cuyo objeto acompaña expediente justificativo de haber hecho gastos por más de 400.000 pesetas.

Esta Jefatura de Minas de conformidad a lo informado por el Ingeniero comisionado y la Asesoría jurídica, declara la necesidad de la ocupación de 1.874 metros cuadrados en la finca La Huerta, para destinarles a los fines que se propone la Sociedad Metalúrgica «Duro Felguera».

CONCESIONES MINERAS CADUCADAS

Relación de minas que han aparecido en descubierto en 31 de diciembre de 1935, en el pago del canon por superficie, declaradas por consiguiente caducadas:

- «Abandonada», de hierro, en Oviedo.
- «La Superior», de hulla, en Piloña.
- «Número once», de hulla, en Sobrescobio.
- «Número doce», de hulla, en Sobrescobio.
- «Rescatada», de hulla, en Langreo.
- «Teresita 4.^a», de hierro, en Riosa.
- «Teresita», de hulla, en Siero.
- «Segura», de hulla, en Quirós.
- «Justa», de hulla, en Quirós.
- «La Prometida», de hulla, en Lena.
- «Siete de Julio», de hulla, en Lena.
- «Aumento a Constancia», de hierro, en San Tirso de Abres.
- «Demasía a Teresita», de hulla, en Siero.
- «Demasía a Siete Junio», de hulla, en Lena.
- «Concepción», de hulla, en Aller.
- «Siete de Junio 3.^a», de hulla, en Aller.
- «Rómulo», de hierro, en Piloña.
- «Iruzabat», de hierro, en Parres.
- «Nuevo Empalme», de hierro, en Parres.
- «Demasía a la Prometida», de hulla, en Lena.
- «Demasía a Siete Junio», de hulla, en Lena.
- «Rescatada», de hulla, en Quirós.
- «Mercedes», de hulla, en Lena.
- «Ampliación a Rescatada» de hulla, en Quirós.
- «Carmen», de hulla, en Laviana.
- «Carmen 2.^a», de hulla, en Laviana.
- «La Aburrída», de hulla, en Laviana.
- «Ampliación a Dos Amigos», de hulla, en Cangas del Narcea.
- «Blanca Flor», de hulla, en Lena.
- «Covadonga», de hulla, en Aller.
- «Covadonga 2.^a», de hulla, en Aller.
- «Carmen», de hulla, en Piloña.
- «Manuela», de hulla, en San Martín del Rey Aurelio y Laviana.
- «Julita», de hulla, en Lena.
- «Ampliación a Aburrída», de hulla, en Laviana y San Martín del Rey Aurelio.
- «María Antonia», de hulla, en Llanera.
- «Maruja», de hulla, en Teverga.
- «Fortuna», de hulla, en Candamo.
- «Amparo», de hulla, en Lena.
- «La Amarilla», de hierro, en Teverga. — (B. O. 1.^o febrero 1936).

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

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

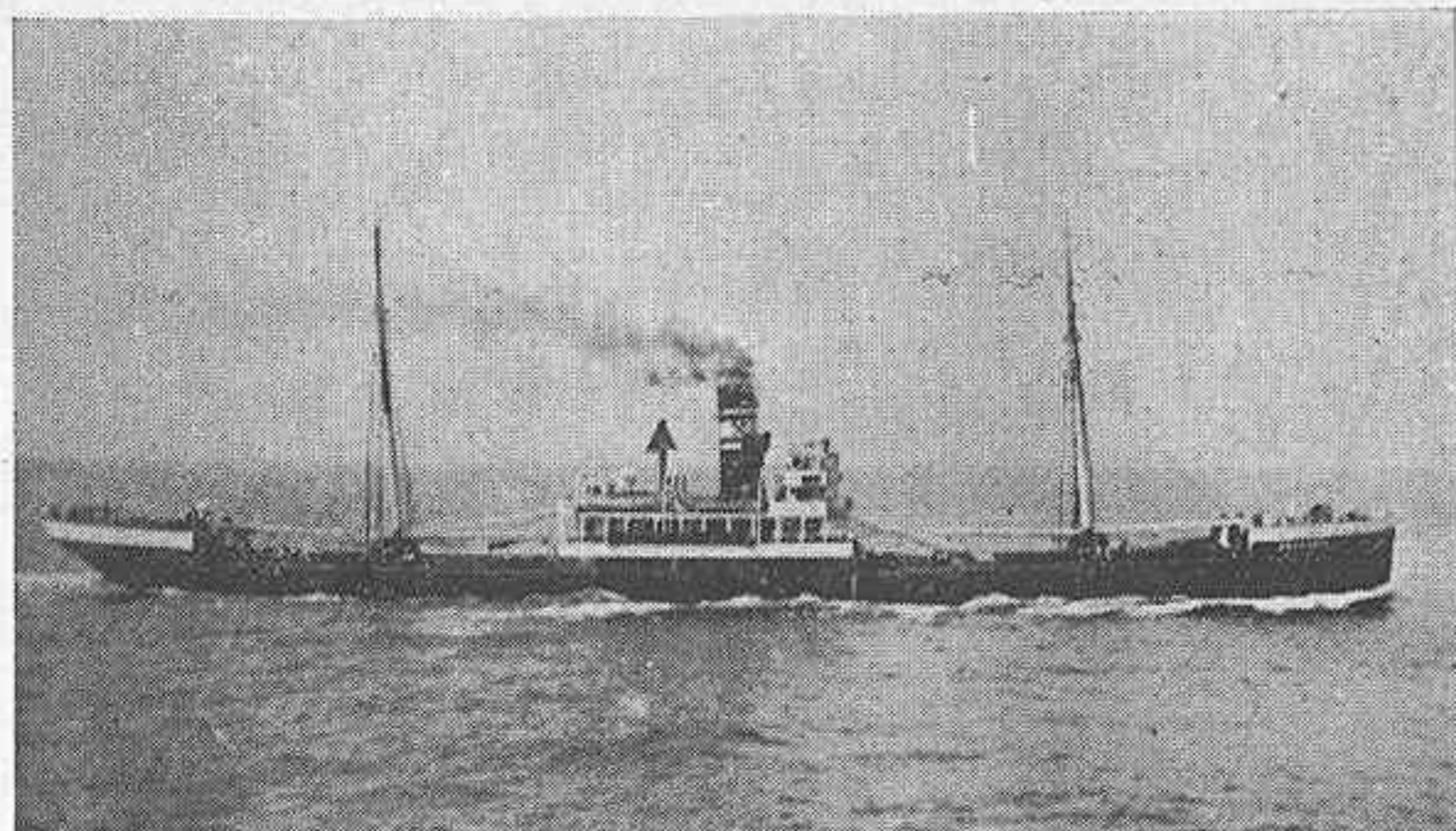
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Via Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 36; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Pi y Margall, 16; Gijón: Instituto, 4 y 6; Pasajes de San Pedro: Ernio-Ernea, Carretera de San Pedro; Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas); Huelva, José Canalejas, 31; Las Palmas: Juan Rejón, 82; (Puerto de la Luz); Santander: Calderón, 34, o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 23, San Sebastián; D. Santiago Montenegro Costas, Giner de los Ríos, 31, Vigo; D. Francisco Beviá Berenguer, Maestro Marqués, 13, Alicante; D. Guillermo Alonso, Méndez Núñez, 16, Santander; J. & J. Llorens Ebrat, Plaza de Orense, La Coruña.

Agente en Gijón: DARIO VEGA :-: Trinidad, 23



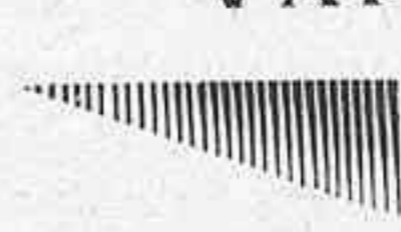
JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— G I J Ó N —

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

VAPORES:



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

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

VICENTE LLORET BUFORN

SUCESOR DE

VICENTE LLORET MARTINEZ

Fábrica de hilo, redes, trenzas y piolas para almadrabas,
cabos y malletas de grandes dimensiones de cáñamo

Villajoyosa (Alicante)

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 certificados.—A los suscriptores de MARINA Y CARBON que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 11 PESETAS.

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

JOSE MARIA CANDINA

EN SUCESIÓN

CONSIGNATRIO DE BUQUES
FLETAMENTOS :-: SEGUROS
COMPRA-VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: CANDINA

TELÉFONO N.º 11.721
APARTADO N.º 520

Campa de Albia, 1

BILBAO

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.

Grandes talleres de construcción de trenes voladores, autovías, 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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

Viuda de Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil Co 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 "Gotseher & Co.", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

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: JUNSEGA-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 }
Teléfonos } 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

GIJÓN

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento GIJÓN Teléfono 32-14

NICANOR 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

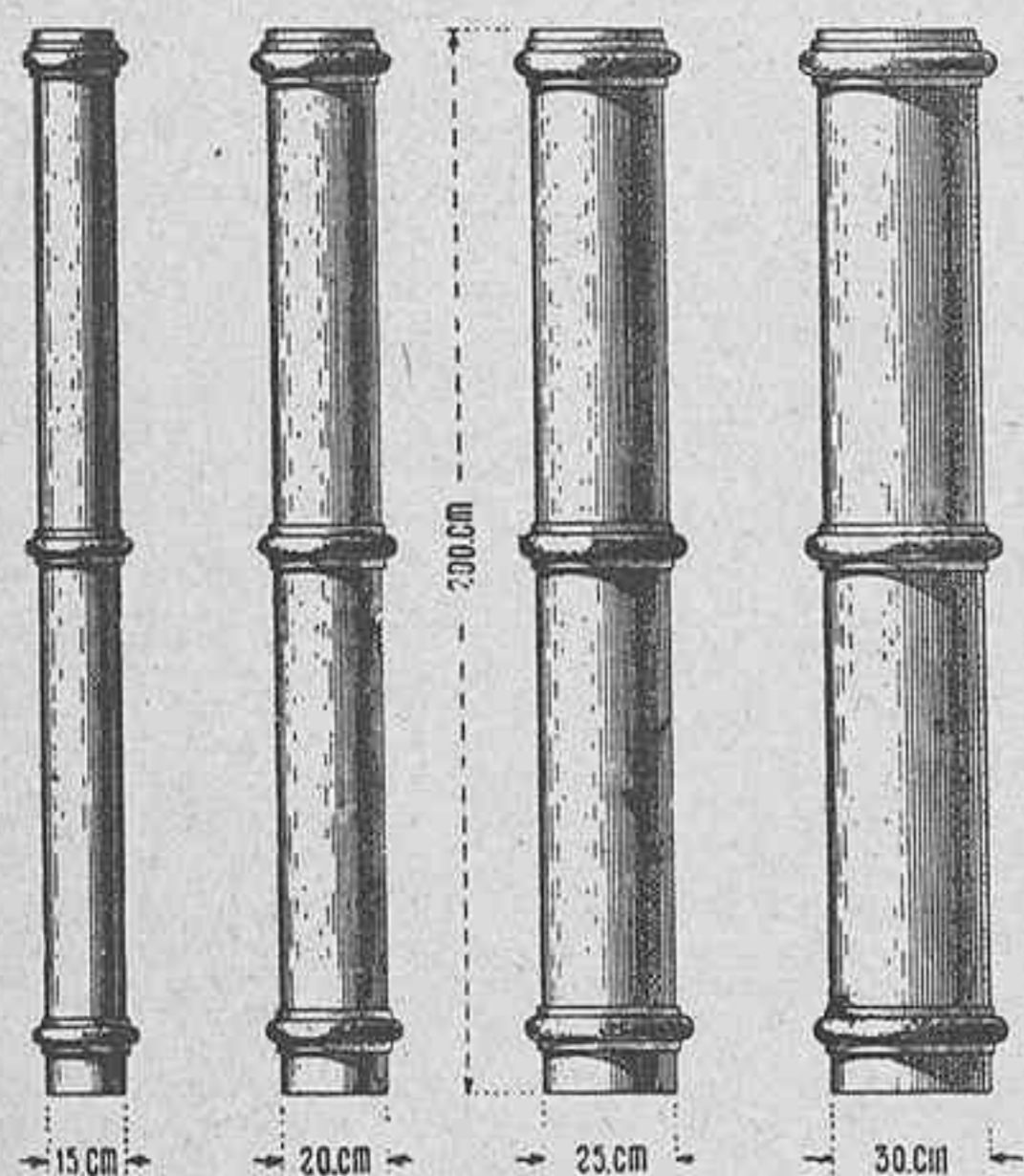
TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(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.

□□ Tubos de ventilación de Minas □□



DIAMETRO	ZINC N.º	PESO KGS. METRO
15 cm.	14	3'000
20 »	»	4'050
25 »	»	5'250
30 »	»	6'250

Los tubos de zinc son ligeros, resistentes, y más baratos que los construídos con otros materiales.

Una vez deteriorados, la Fábrica los adquiere de nuevo, abonando por ellos el 20 por ciento, aproximadamente, de su valor.

Aunque las dimensiones corrientes son las indicadas más arriba, se fabrican de todas las medidas, a petición del comprador. Se facilitan codos con arreglo a croquis.

Pídanse precios a

Real Compañía Asturiana de Minas. S. A. Belga
AVILÉS

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-
nataro de buques**



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

"MARINA Y CARBÓN"

REVISTA QUINCENAL DE
MINERÍA, NAVEGACIÓN Y PESCA

Patrocinada por la Cámara Oficial Minera y la Asociación de Navieros, de Asturias

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: MARQUES DE SAN ESTEBAN, 11

Teléfono 21-83

GIJÓN

Apartado 232

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 Africa 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: H A R O

Instituto, 30-1.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

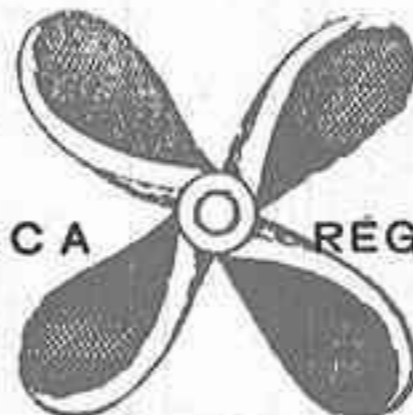
C.^{la} Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

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 «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, 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