

Los deportes

Suplemento de «BALEARES» a la VUELTA CICLISTA A FRANCIA

Ya no hay quién se lo quite

BAHAMONTES, "Rey de la Montaña"

Una etapa española, de la que se habló poco
BERNARDO RUIZ 2.º; ALOMAR 3.º Y TROBAT 11.º en AIX-LES-BAINS

Ayer, en la montaña del Galibier, la más terrible altura de los Alpes, con su poquitin de estraperlo, pues que este año se ha subido por la parte más cómoda y fácil, se examinó de "reválida" para el premio al "MEILLEUR TRIEMPEUR" nuestro BAHAMONTES. De salida unos cuantos corredores intentaron ponerle el veto o el freno —lo que ustedes quieren llamarle— especialmente Datto, que ayer había salido dispuesto a hacer grandes cosas, como efectivamente había de hacerlas, pero Bahamontes que sabía a lo que iba se fué acercando paulatinamente a los que en prin-

cipio y "pasajeramente" se habían destacado para superarles con la debida antelación y llegar a la cima del Galibier en solitario, con la friolera de 1 minuto y 30 segundos de adelanto sobre su inmediato seguidor el francés Datto, entrando exequo Mirando y Van Genechten, en quinto lugar B. Ruiz, sexto Varnajo, séptimo Le Guilly, octavo Bobet, noveno Kubler y décimo Lazarides.

Aquí se acabó totalmente el asunto de la montaña en lo que al primer lugar se refiere. Nadie podrá ya hacerle sombra en lo que resta de Vuelta a Francia a nuestro simpático Bahamontes, quien llegará a París no solamente gran vencedor de la prueba, sino también con una cifra record de puntos acumulados que seguramente nadie habrá conseguido anteriormente.

La noticia bomba del día es esta: BAHAMONTES REY DE LA MONTAÑA en el GALIBIER. Antea-ayer casi se volvieron locos los informadores radiofónicos cantando las glorias del gran Louison Bobet porque había escalado en primera posición el Izoard, hoy no se acuerdan para nada de que el Galibier, arriba como siempre, había puesto su nombre nuevamente un español, Bahamontes que quieras que no, es quien realiza la más grande proeza que se recuerde de esta Vuelta Ciclista a Francia. Hay algo decidido ya en la Vuelta y es el GRAN PREMIO DE LA MONTAÑA. Hay algo por decidir todavía, el vencedor de la Vuelta. Lo más probable es que sea Louison, pero, ¿lo jurarían Vds.?

Por hoy el triunfo español era para que se destacara algo más. No se conformaron con el triunfo de la montaña, sino que se lanzaron a por la etapa los corredores Bernardo Ruiz y Alomar, teniendo en cuenta que todos los demás estaban prestos también para cualquier contingencia favorable. Bernardo Ruiz ayer se portó como puede comportarse siempre que le de la gana y realizó un magnífico recorrido que le valió subir unos puestos en la clasificación general. También estuvo a tono nuestro Alomar que en el último tramo del recorrido hizo lo posible para destacarse y consiguió llegar en tercer lugar al final de la etapa en Aix les Bains.

HABLEMOS UN POCO DE LA ETAPA

Los corredores salieron dispuestos a atacar de firme la encrespada pendiente del Galibier. Se llegó a la cima por el orden señalado, con Bahamontes a la cabeza y en



Todo depende de las circunstancias. Si no hay ganas de pelea a la salida de un control de avituallamiento, se producen escenas como ésta. El que tiene algo que leer, correspondencia que despachar, etcétera, se sienta en cabeza el tiempo que los otros "fuman" o hacen la "digestión". Cuando el lector acaba de leer lo que le interesa, tira el periódico. Es la señal para que comiencen de nuevo las "gofetás"

segundo lugar Datto que debía resultar ganador de la etapa. En Valloires, después del descenso del Galibier, pasó en primer lugar Teisseire, von Dussault y Bobet.

Por Sat. Jean de Maurienne ha pasado ya destacado el corredor Datto que llevaba tres minutos de adelanto sobre el pelotón que mandaba Bobet.

Por Pierre, a 104 km. de la salida, seguía Datto en cabeza con una ventaja de 4 minutos 33 segundos sobre el gran pelotón.

Se pasó por Cruet a 135 kms. y ya al pie del monte de Moracaz de segunda categoría la ventaja conseguida por Datto era de 6 m. sobre el pelotón y por tanto mantenía ventaja en la escalada y puntuaba en primera posición. A los 6 m. pasó el español Bernardo Ruiz y el nordeste centro Stablinsky y a un minuto de estos marcha un compacto pelotón de 25 corredores, mando por Bobet.

Por Planpalaís, col de 3.ª categoría ha pasado igualmente Datto seguido de Ruiz y a 8'15 iba el pelotón.

A los 34 kilómetros de la llegada iba delante Datto con 8 m. y solo 3'40 de Bernardo Ruiz.

Datto llegaba, pues, a la meta

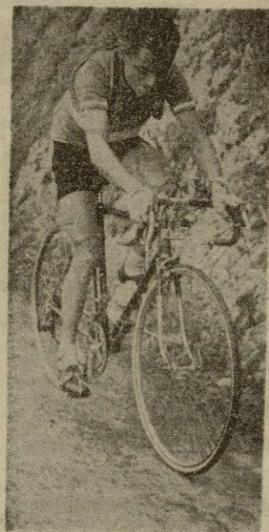
destacado y con una ventaja de 3 minutos 55 segundos sobre Bernardo Ruiz.

Alomar entró en Aix les Bains con el pelotón, pero comprendió que si no salía disparado hacia la meta en uno de sus alerdes, no conseguiría una buena clasificación. Fue pensando así que salió demarrando del pelotón en la misma plaza del pueblo dirigiéndose rauda a la meta. Consiguio una ventaja de 15 segundos en el interior de la ciudad y le valió aclarar su situación y el tercer lugar para sí. Entraba Alomar en la meta con 7 minutos de retraso y más tarde con 7'15 lo hacían Kubler, Kubler, Vittel, Bauvin, Van Genechten, etc.

Datto ha conseguido con esta escapada dar un salto en la clasificación general, pues se sitúa el tercero inmediatamente después de Ferdj Kubler.

Por equipos España hoy se ha clasificado en segundo lugar con 22.17.26 y se mantiene en el sexto lugar en la general con 348.23.13.

Lo que debemos guardar como un recuerdo deportivo histórico es esta clasificación, salvo posibles cambios en las dos etapas mortales. (Continúa en la pág. sig.)



Datto, el regional francés del equipo Sudeste, ganador de la etapa de ayer.

ESPAÑA, SEGUNDO POR EQUIPOS



Bernardo Ruiz...



Francisco Alomar...



...y Andrés Trobat

se clasificaron en la etapa Briançon—Aix-Les-Bains, en 2.º, 3.º y 11.º lugares de la etapa. La suma de tiempos les clasificó en segundo lugar por equipos

DANDO vueltas a la VUELTA

Los impacientes

El teléfono, cada diez minutos, te pone en verdaderos, en atroces, compromisos.

—¿Qué tal Bahamontes?
—Pues, bien, ¿y usted...?

El teléfono es un arma terrible. Cuando uno está más desca-



—¿Por dónde anda Alomar?
—Pero, señor, si es mediodía y las noticias todavía tienen que fabricarse, es decir, todavía ha de tener lugar la historia para que la historia sea contada, con todos sus pelos y señales, en las Escuelas Públicas.

Los impacientes no saben ni entienden nada de todo esto. ¿Cómo saber, en la Redacción, si Alomar ha tenido una lucida intervención en una etapa que todavía, como quien dice, acaba de nacer? Pero, esto no le importa al impaciente. El impaciente ve un teléfono y se tira contra él marcando el número del diario. "Estos tienen que saberlo", piensa mientras hace rodar el disco.

—Tenga Vd. un poquito de paciencia.

—Ya volveré a llamar.

—Eso es, o compre el diario mañana por la mañana, es lo más seguro. ¿Para qué impacientarse con el calor que hace?

Sin embargo, el teléfono, a las horas más inverosímiles, no para. ¿Cómo explicarle a los impacientes que uno, a todo saber, sabe lo que cualquier lector normal de diarios, justamente por leer el diario a la hora de levantarse que, con frecuencia, es la hora de acostarse de mucha gente?

Los impacientes, ésta es la verdad, solo atienden el furioso latir de su ansiedad. Es inútil darles explicaciones. No las entienden.

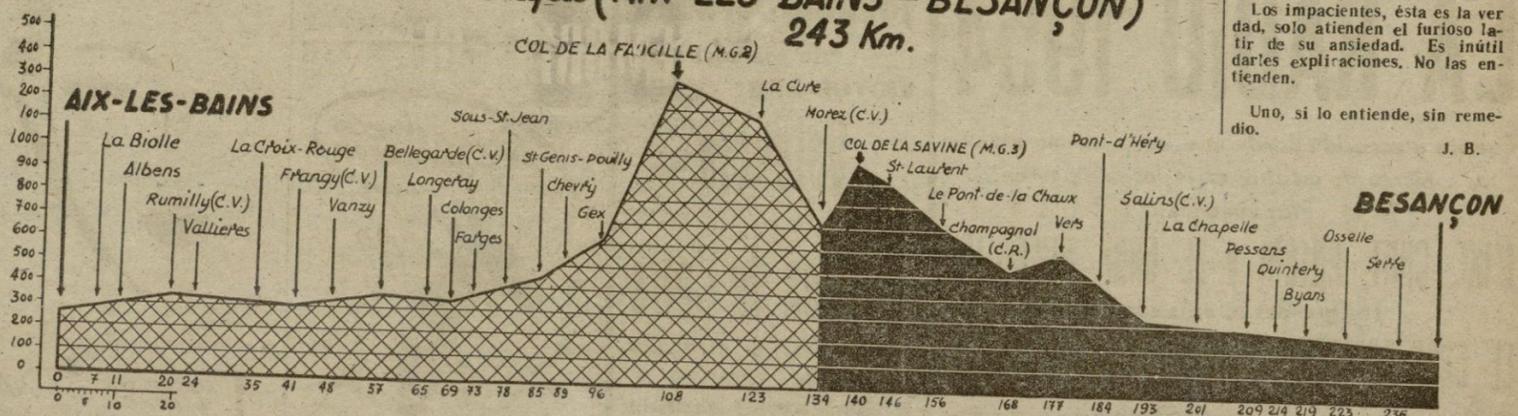
Uno, si lo entiende, sin remedio.

J. B.

La etapa de hoy

20ª Etapa (AIX-LES-BAINS - BESANÇON)

243 Km.



Collado 1ª Categoría
id 2ª id
id 3ª id

C.V.: Control volante
C.R.: id de revituallamiento

M.G.1.: Coll. puntuable 1ª Categoría
M.G.2.: id id 2ª id

PERFIL DE LA ETAPA PRESENTADO POR RELIEVES Castañeda

FUTBOL - CICLISMO - NATACION - HIPICAS - VELA - ETC.

Una nota del C. D. Ciudad Jardín

Hemos recibido del Presidente del C. D. Ciudad Jardín, la nota que a continuación gustosamente publicamos:

En reseña publicada en los periódicos locales informando sobre los Campeonatos de Baleares, de 100, 200 y 400 metros lisos, se dice que Antonio Oliver, brillante vencedor en la de 100 metros, corrió como independiente, información totalmente inexacta, ya que el citado corredor lo hizo, como muy bien pudo observar el público que presencié tan interesantes pruebas, defendiendo los colores del C. D. Ciudad Jardín.

Ignoramos en que fuentes bebieron los redactores autores de tal información, ya que si presenciaron los dichos Campeonatos no podía en modo alguno pasarles desapercibido que el nuevo Campeón de Baleares de 100 metros corria vistiendo la camiseta verde del C. D. Ciudad Jardín, con el escudo de dicho Club en tamaño bien visible, por lo que en modo alguno podía dársele la calificación de independiente.

Por tanto queda debidamente aclarado que Antonio Oliver se clasificó Campeón de Baleares de 100 metros lisos defendiendo los colores del C. D. Ciudad Jardín.

Agricultor Adquiera el motor AEG
Su línea lo requiere

AEG
IBERICA DE ELECTRICIDAD, S. A.

Será tu mejor colaborador y te proporcionará el motor apropiado

MADRID - BARCELONA - BILBAO - GIJÓN - SEVILLA - VALENCIA - ZARAGOZA - LA CORUÑA
MURCIA - PALMA DE MALLORCA - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



La Peña de S'Oiverá organiza una prueba ciclista para el próximo domingo, que patrocina Diario de Mallorca.

Esperamos recibir el horario y el recorrido para darise publicidad pues el número que se nos indica se nos ha extraviado.

Se está preparando el Campeonato de Baleares de Tiro. Tendrá lugar en los primeros días del mes de Agosto.

Ayer en todas partes no se sabía más que de las proezas realizadas por los españoles en la Vuelta a Francia. Es que en realidad tiene su importancia ganar el Gran Premio de la Montaña, colocarse segundos en la etapa por naciones y además clasificar a dos hombres uno en segundo lugar y otro en tercero.

Por cierto que se decía que ayer Berrendero había dejado a todos que hicieran lo que les diese la gana.

¿Por que no se les dió esta consigna cuando la Vuelta empezaba?

Bahamontes ha dejado en la Vuelta a Francia una puntuación tan clara que vemos muy difícil pueda ser borrarla en varios años.

Bernardo Ruiz se destapó ayer, pero no del todo, sin duda por temor a constiparse.

Alomar vuelve a estar en condiciones de darle a la manivela. Ya veremos que ocurre ahora. Se presentan unas etapas muy buenas para él.

La Lucha Libre Americana estará en el candelero de la actualidad el próximo día 4 con motivo de la disputa de un Campeonato de Europa, un Campeonato de España y un encuentro entre campeones mundiales. Y todo en Mallorca.

¿Qué les ha parecido la constitución de esta III División Nacional de Liga? Es una División Nacional mallorquina y tal, que dará mucho juego... Mientras todos los equipos estén contentos...

Indudablemente habrá quien terminará el Campeonato con superavit. También estamos seguros que en otros equipos persistirá el déficit.

Un aficionado preguntaba ayer: ¿Por qué no habrán metido en este grupo al Felanitx?

Tenia toda la razón. Es más, consideramos que también se tenía que meter al Soledad, al España de Lluchmayor y a algún otro. Total, puestos a formar el grupo hubiera podido completarse.

El próximo sábado por la tarde va a disputarse en la piscina del C. N. Palma una interesantísima prueba natatoria. Van a intervenir elementos muy conocidos en nuestra ciudad.

Entre los que lucharán con fe por el triunfo figuran nuestro director Waldo de Mier, Javier Jimenez director de "Libertad" de Valladolid y "La Voz de Castilla" de Burgos correrá por tres, y con ellos Jesús Cor de "Semana Deportiva" y "Cort", Pablo Riera, de la Banca March, su hermano José Luis, Presidente del Palma. En fin, toda una pléyade de auténticos campeones... veteranos.

Será una carrera interesantísima que llevará mucha gente a la piscina para aplaudir al gran vencedor, que se llevará de paso un estupendo trofeo donado por nuestro periódico.

MOSCARDON

Sombras chinescas presentadas por

punto azul

INSECTICIDAS

PUNTO AZUL

LA VUELTA A FRANCIA

(Viene de la pág. anterior)
nosas que nos restan: BAHAMONTES "ESPAÑA" 86 PUNTOS. LOUISON BOBET "FRANCIA" 49 PUNTOS. Creemos que es un detalle más que suficiente.

TODO S EEXPLICA
St. Jean de Meurienne, 28.—El corredor español Bahamontes, rompió un pedal en el descenso del Galibier y por esta razón no pudo continuar al lado de Bernardo Ruiz. (AMF).

- CLASIFICACIONES**
- La etapa
1. Dotto (Sudeste), 7.19.20.
 2. RUIZ (España), 7.23.15
 3. ALOMAR (España), 7.27.19
 4. Kubler (Suiza), 7.27.22.
 5. Ockers (Bélgica), id.
 6. Vitetta (Sudeste), id.
 7. Mallejac (Oeste), id.
 8. Lauredi (Francia), id.
 9. Bergaud (Sudoeste), id.
 10. Schaer (Suiza) id.—AMF.

Los españoles
Aix les Bains, 28.—La clasificación de los españoles en la etapa de hoy es la siguiente:

2. Ruiz, 7.23.15.
3. Alomar, 7.27.19.
11. Ex-aequo Trobat, en el mismo tiempo que Kubler, 7.27.32, Pérez, Massip, M. Rodríguez.
29. E. Rodríguez, 7.32.21.
30. Bahamontes, 7.32.22.
38. Botella, 7.38.11.—AMF.

La general
Aix les Bains, 28.—Después de la etapa de hoy, la clasificación general es la siguiente:

1. Bobet (Francia), 115.25.32.
2. Kubler (Suiza), 115.39.21.
3. Dotto (Sudeste), 115.43.54.
4. Schaer (Suiza), 115.44.18.
5. Mallejac (Oeste), 115.49.47.
6. Ockers (Bélgica), 115.57.15.
8. Vitetta (Sudeste), 115.58.32.
9. Lauredi (Francia), 115.59.8.
10. Bauvin (Nord-Centro), 116.1.5.

19. Ruiz (España), 116.28.12.
25. Bahamontes, 116.45.4.
32. Alomar, 117.12.34.
34. Trobat, 117.12.37.
38. M. Rodríguez, 117.37.3.
42. M. Rodríguez, 117.50.13.
46. Pérez, 117.59.7.
50. Botella, 118.7.21.
58. Massip, 118.31.13.—AMF.

La Montaña
Aix les Bains, 28.—La clasificación en los puertos de Press, Moracaz, Planpalais:

- Moracaz: Dotto, Ruiz, Stabinski.
De Pres: Dotto, Ruiz.
Planpalais: Dotto, Ruiz.
- Después de los cuatro picos de hoy, la clasificación para el premio de la Montaña, es la siguiente:
1. Bahamontes, 86 puntos; 2. Bobet, 49; 3. Van Genechten, 41; 10. Ruiz, 16.
- Massip figura con cuatro puntos.—AMF.

Por equipos
Aix les Bains, 28.—En la etapa de hoy, la clasificación por equipos ha sido la siguiente:

1. Sudeste; 2. España; 3. Empaados, Suiza, Francia y Bélgica; 6. Holanda, 7. Nordeste-Centro.—AMF.

RELOJES SUIZOS A PLAZOS
CALIDAD, ELEGANCIA, PRECISION

RELOJES GAMA
APARTADO, 385 - MADRID
PIDA HOY MISMO, CATALOGO GRATIS

MANGUERAS
TUBOS DE GOMA

CASA CODINA
JUNTO AL BORNE

Campeonatos de Tiro

Hemos recibido de la Representación de Palma de Mallorca de la Federación del Tiro Nacional de España el programa de los Campeonatos de Tiro al blanco que se celebrarán D. m. durante el mes de agosto en los polígonos de tiro del Campo Militar de Deportes.

Los días 1, 8 y 15 de agosto se efectuará la tirada en just o mosquetón mauser reglamentario en el Ejército. Los días 1 y 8 de agosto los de pistola automática o revólver libre.

La tirada número cuatro, la constituirá el Campeonato de Baleares de arma larga libre y se disputará en los días 15, 22 y 29 de dicho mes.

Cuantos informes se deseen a este particular se facilitarán en el campo ya que allí será resuelto conforme dispone el reglamento para Concursos Nacionales de Tiro.

CANCIONES; JUEGOS; DANZAS EN UN AMBIENTE GRACIOSO Y FAMILIAR; EMOCIONANTES IRAN LAS HIJAS EN LOS ALBERGOS DE JUVENTUDES DE LA SECCION FEMENINA

Frontón Balear

RESULTADOS DE LOS PARTIDOS DE AYER

El primero que disputan Marin y Eguizabal contra Arriaga y Jayo, se detacan ambas parejas, resultando nivelado y muy competido, en los últimos tantos Marin y Eguizabal se adelantaron ganando por 25 a 18.

En el segundo no faltó el interés ni la emoción, hasta el tanto 10 en que igualan, dióse la sensación de ser muy equilibrado, pero la pareja Coll y Mandiola cogiendo ventaja sobre sus contrarios Hernández y Mendive, se adelantan 6 tantos estos últimos a su vez reaccionan y después de porfiadísima lucha igualan al tanto 28 y ganan con dos tantos de ventaja.

Por la noche, Lambán e Iriandó arrojan a Olate y Unzueta que se quedan tan solo en 10 tantos. El trio de ayer 4-8-5 se pagó a 896 pesetas. La dupleta 6-5-13 a 367 pesetas.

Frontón Balear

Hoy festividad de Santa María función extraordinaria Tarde a las 4'30

Primer partido LAMBAN Y JAYO contra SASTRE Y URQUIDI

Segundo partido COLL Y ORMAECHEA contra BILBAO Y CELAYA Noche a las 10'15

Primer partido GORRI E IRAETA contra ARIAGA Y EGUIZABA

Segundo partido LARRINAGA Y FERNANDO contra MINTEGUI Y ALLENDE

Su mayor acierto es la adquisición de una cocina a Gas Turpe

LA COCINA QUE ELLA MISMA SE FABRICA EL GAS

Pida una demostración sin compromiso. ENRIQUE ALZAMORA, 2 - Entl.º 3.º

Pida una demostración sin compromiso. ENRIQUE ALZAMORA, 2 - Entl.º 3.º

SI USTED SABE HACERSE UN CHAMPU, TAMBIEN SABRA HACERSE UN RÉGÉ-COLOR

La moda exige ahora un color en el pelo. Un color que armonice con su maquillaje y su rojo de labios. En 5 minutos RÉGÉ-COLOR puede proporcionarle un "reflejo" de moda, para 5 ó 6 semanas.

RÉGÉ Color

COLORES QUE SE FABRICAN:
CAOBA
CAOBA OSCURO
VIOLIN
VIOLIN OSCURO
GRIS PLATA
GRIS RATON
CENIZA
FELINO
ORO

UN ALBINO PRODUCTO L'ORÉAL DE PARIS

PIDALO EN PELUQUERIAS Y PERFUMERIAS

PLAZA DE TOROS

HOY, jueves, a las 10'45 noche
Festividad de Santa Marta, Patrona del Gremio de Hostelería y similares, y en su honor, tendrá lugar un grandioso acontecimiento Cómico-Taurino-Musical
Reaparición del grandioso espectáculo

LA RADIO 1954

Famosa y conocida Banda que reúne un maravilloso conjunto de artistas, entre los que figuran los bailarines

MIKE, CHAT, ANTONI y EL GRAN BURGUITOS
Los grandes toreros cómicos

EL GRAN TOMASIN, D. TURELIO y CANTINFLAS
Pasarán una grata velada con sus divertidas parodias y originales trucos.

Parfe "seria" a cargo de NUEVOS Y FUTUROS FENOmenos de ambos Gremios LOCALIDADES DESDE 5 PESETAS

Domingo 1.º Agosto
SENSACIONAL ACONTECIMIENTO
Reaparición de la nueva figura del toreo

Joaquín Bernadó
esta vez con VICTORIANO ROGER
Valencia
y con

Marcos de Celis
6 hermosos y escogidos novillos - toros de Doña María Sánchez de Terrones de Salamanca.
La máxima combinación posible
Localidades desde 12 pesetas

PALMA PUERTO DE MAR - PALMA PUERTO DE MAR - PALMA

Mallorca estuvo siempre en la avanzada del mar

El Capitán Planas, personalidad de la vida social y política de Mallorca

Por J. SUAU ALABERN

Aquellos famosos veleros mallorquines invertían el siglo pasado de cuatro a siete meses en efectuar el viaje de ida y regreso del continente americano. Tan fatigosas jornadas exigían ardores y fuerzas juveniles a su tripulación, especialmente a sus conductores o capitanes, por cuya causa muchos de aquellos intrépidos marinos, capitanes de la Marina Mercante retirábase apenas iniciado el otoño de su vida. Tal es el caso de don Antonio Planas Franch, de brillantísimo historial marítimo que después fué inolvidable Alcalde de Palma en un periodo decisivo para la vida de la Ciudad.

Desplazaba 202 toneladas y fué construido el año 1870 por el armador D. Bartolomé Perras en el año 1874 dejó D. Antonio Planas el mando de la polacra "Linda" para asumir el del Matanzas. Nos referimos pues a los realizados en este bergantín. En el primero de ellos partió de Palma el 17 de diciembre de 1874 (haciendo escala en los puertos de Santander, Poncé, San Juan Puerto Rico, Guayánilla y Matanzas, regresando a Palma el 17 de junio 1875, dirigiéndose a Malta y regresando a Palma el

21 julio de 187. En otro partido de nuestro puerto el 30 de septiembre de 1875 para Cárdenas y Nueva Orleans y regresando el 16 de marzo 1876. Realizó después tres viajes transoceánicos: En el primero partió el 18 de marzo de 1876 haciendo escala en S. Juan de Puerto Rico, Gibara, Matanzas y Vigo regresando el 8 agosto de 1876. En el segundo partió el 12 de septiembre de 1876 tocando en los puertos de Santander, Gibara, Matanzas y Nueva Orleans llegando a Barcelona el 12 marzo

1877 y en el tercero partió de Palma el 11 de abril de 1877 haciendo escala en los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Cienfuegos, Matanzas, Vigo, y regresando a nuestros muelles el 8 de septiembre de 1877.

Por último efectuó otro que fué el más largo y penoso puesto que partió el 25 de septiembre de 1877 y tocó en los puertos de Barcelona, Matanzas, cargándose después a sudamérica, haciendo escala en Montevideo, para después volver a Matanzas, Santa Pola, y Marsella, regresando a nuestro puerto el 9 de octubre de 1878.

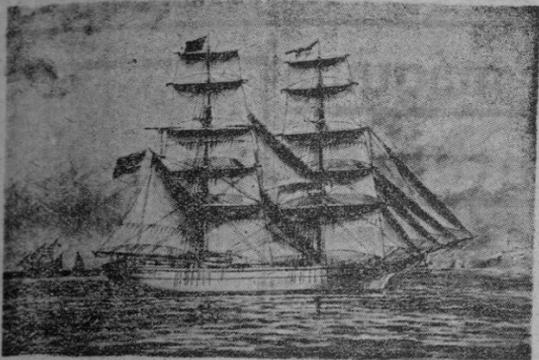
Marchó después a hacerse cargo en Glasgow del Bellver, entonces moderno vapor adquirido por la entidad UNION de Mallorca. No existían entonces maquinistas navales por lo que tuvo que embarcar de primer maquinista el subdito francés Mr. Douche, abuelo materno del conocido comerciante don Alvaro Porcel. Con dicho vapor sirvió las líneas de Palma Barcelona, Palma Inglaterra para transportar carbón, otras que nos unían con Marsella, puertos de Italia, Grecia, Egipto y hasta con Constantinopla.

Recorriendo estas líneas estuvo catorce meses. Después durante un año efectuó viajes de Centro América a Nueva York.

DON ANTONIO PLANAS, ALCALDE DE LA CIUDAD

El Capitán Planas empezó a recorrer las rutas marítimas a la temprana edad de quince años y refirióse a los cuarenta para establecerse en Palma en negocios de Banca y Consignaciones, formando parte de la razón social Martínez y Planas. Dicha entidad fué consignataria de la casa armadora de trasatlánticos Pinillos, Izquierdo y Cia. y de otra casa "Fokh". Personalidad influyente en la vida social y política fué el Capitán Planas pues sentía un gran cariño por la ciudad que le vio nacer. Fué Presidente de la Junta de Obras del Puerto y de aquella sociedad que cobijó y fué sede durante casi medio siglo de los deportes del mar, el Real Club de Regatas y por último fué elegido Alcalde de Palma por el partido maurista permaneciendo en tal cargo durante tres o cuatro años, allá por 1903 a 1906, periodo decisivo para el progreso y ensanche de la ciudad, puesto que empezó el derribo del cinturón apretado de sus murallas.

Nuestro Municipio le rindió tributo de agradecimiento, rotulando con su nombre una de las más transitadas vías que conducen al ensanche de Levante.



El buque goleta "Matanzas", conoció todas las latitudes del mar.—(Foto J. Juan Tous)

APOSTOLADO Y FE

Por TEOFILO G. CALATRAVA

JULIO de las solemnidades del Carmen y del Apóstol que la Religión verdadera, la Religión de Cristo, con la Civilización de civilizaciones, nos trajo. Esto es, España en sí y ante el Mundo, en realidad y espera venturosas a cual más. Realidad viva, satisfactoria, patente, que conforta y despierta, hasta los más dormidos, diciendo a todos, sin excepción: avante. Porque avante vamos, quieran o no, pese a quien pese. Y en el inmediato más allá se vislumbra la afirmación de afirmaciones, el coronamiento de obra. Si Dios quiere, pronto llegaremos a la cima. Unidos de verdad, ennoblecidos, salvados, con Franco y por Franco.

Capitán de la mejor estirpe y ejecutoria, a las glorias de las Cruzadas nos lleva y acerca, con la incansable protección de nuestro Patrón y Evangelizador y el Pilar Ibérico de María, la Virgen en sus distintas advocaciones tan nuestra, Marinera y Tierra adentro y este Año Santo de su Nombre, para los españoles doblemente Año Santo: Mariano y Compostelano.

¿Qué mucho desear y pedir, como pide y desea, ese Pueblo vigoroso y creyente, de alma limpia y puños fuertes, para su Rector Máximo? Precisamente los pescadores de todos nuestros litorales peninsulares e insulares, en su peregrinación jacobea, realizada justamente en mayo, el mes de María por excelencia, confiados expresaron en su ofrenda al Pescador del Mar de Tiberiades, por labios del oferente su más genuino representante el Jefe del Sindicato Nacional de la Pesca, don Antonio Pedrosa, la súplica de que al Jefe del Estado llegara la investidura del Gran Maestrazgo de la Orden de Santiago.

Todo eso y mucho más Franco merece. Es, ciertamente, tal Maestrazgo prerrogativa de la Altura. Vinculada al Reino y a la Corona. Los acontecimientos históricos contemporáneos la dejaron a la deriva y hora es de recobrarla para hoy y para mañana. Que España es Reino y la Ley de Sucesión sabiamente tiene el porvenir rodeado de las mayores previsiones y garantías, Franco, Gran Maestre, sí, de la Orden de Santiago y de las otras tan igualmente españolas de Calatrava, Alcántara y Montesa.

Gran Maestre de Santiago y Príncipe de la Paz y de los Principados más excelsos que otorgárasele pudieran, todo a los españoles ha de parecerse poco en orden a sus excepcionales méritos y servicios a la Patria que nos vio nacer. Constructor de la España nuevamente moza, adelantada y señera, del Reino vuelto por las antiguas rutas de grandeza y poderío, más espiritual que material siempre, por las rutas marineras del Apostolado y de la Fe, en la fecha del 25 de julio vemos nosotros, queremos ver los españoles de buena voluntad, la mayor exaltación del Caudillo de España.

Los viajes a Mallorca

Los buenos tiempos del "Cataluña".—La competencia entre el "Mallorca" y el "Julio".—La gente llegó a cursar apuestas

LA historia marítima de Mallorca brota en los albores mismos de los primeros pobladores de la isla. No trataremos repasar en estas líneas la larga y fecunda labor marítima de los antepasados mallorquines: ya dejamos, en otros trabajos, muy alto el pabellón glorioso de aquellos navegantes que, surcando mares y océanos, llevaron el nombre de Mallorca hasta los puertos más lejanos del planeta. Hoy hablaremos de un pasado marítimo más reciente, si bien digno vástago de la tradición isleña.

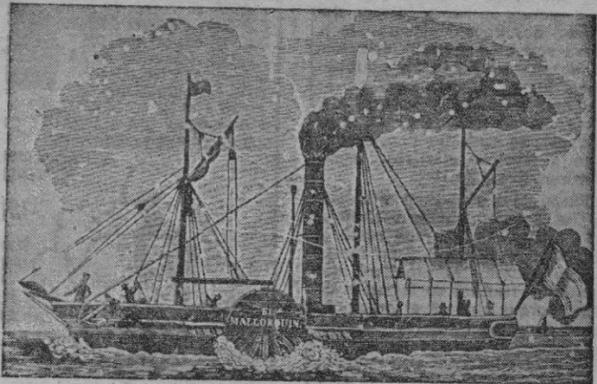
Hablaremos del "Cataluña", por ejemplo, cuando transportaba pasajeros a la inolvidable Exposición Universal de Barcelona, allá por el año de gracia de 1888... Entonces costaba un pasaje en primera clase quince pesetas ¡un escándalo!... y una tercera con litera llegó a cotizarse en cinco pesetas!, algo enloquecedor!

Era "la buena época". Con antelación se había constituido en Mallorca la "Isla Marítima", fusión de las dos empresas de los vapores "Jaimes" y "Lulio", que cesaron su competencia con este acuerdo "cuerto" del año 91... Cuando ocurrió la fusión había veinte años que el "Argos" había constituido otra Sociedad llamada "Transatlántica Mallorquina". Más tard evino la "Hirarnera Balear", que se convirtió en la Sociedad General Mallorquina, que contó ya con unidades de vapor. Fué el símbolo del progreso...

La "Hirarnera" nació el 29 de marzo de 1879 y después de iniciar el servicio con veleros, se decidió a "dar el salto" y adquirió el "Cataluña", que había salido en 1880 del astillero de Blyth, en Inglaterra. Desplazaba 1,094 toneladas y media 76'23 metros de eslora. un gran barco, que alcanzaba la insospechada velocidad de 9 millas por hora...

Cuando la "Hirarnera" se fundió en la Sociedad General, incrementó su flota y compró—por el precio de 19.625 libras—un vapor recién botado y mayor que el "Cataluña". Procedía de Liverpool y su nombre pertenecía al archipiélago: "Balear". El "Balear" desplazaba 1900 toneladas y su velocidad era de 10 millas hora. En principio el "Balear" estaba destinado para carga; tenía una gran capacidad de bodega. No obstante podía llevar 18 pasajeros instalados en cámaras, a popa y 16 a proa, como mínimo.

El "Puerto Mahón", vapor perteneciente a la isleña desde 1899, prestó sus servicios en la línea Palma—Menorca, primeramente, bajo el nombre de "Ebro". En 899—el 12 de agosto—inició un viaje de circunvalación de la isla, con ciento cincuenta pasajeros a bordo. Entonces llevaba el nombre de "Palma" Terminó su carrera mallorquina en 1907, pasando a ser propiedad de una



"El Mallorquin", barco a vapor con ruedas de la "buena época", cuando los cerdos y los pasajeros se mareaban al mismo compás de las primitivas máquinas.

Compañía marseleses. El "Dinamic" es otro de los antiguos vapores mallorquines. Desplazaba 936 toneladas y media 74'24 metros de eslora y cuando fondeó en Palma fué bautizado con el nombre de "Mallorca". El "Mallorca" tuvo el privilegio de ser el barco más veloz de la marina española: 14'50 millas por hora. 14'50 millas por hora. Increíble y asombroso!

Se estableció inmediatamente una gran competencia entre el "Mallorca" y el "Julio". Este último salía una hora antes que su adversario y no obstante entraba en Barcelona al mismo tiempo... Un día atracaba el "Lulio" a las 5'32 de la mañana y el "Mallorca" a las 5'33... Otro día llegaba el "Lulio" a las 5'25 y el "Mallorca"

a las 5'35... Resultaba apasionante... La gente llegó a cruzar apuestas... La lucha se hizo mas encarnizada y en la última prueba el "Lulio" hizo la travesía en 10 horas 25 minutos, por 9 horas 53 el "Mallorca". Decimos que fué la última prueba, porque el Gobernador civil tuvo que intervenir y solicitar de la Comandancia de Marina prohibir semejantes actuaciones marítimas... Y así acabó una competencia...

Y así también continuó la tradición marítima de Mallorca. La Isla tiene sangre marinera y ayer, como hoy y mañana, no dejará de ser nunca lo que es en su esencia. Y su esencia es el pasado marítimo de Mallorca.

Julio ALCANTARA

POSTAL DEL PUERTO

Ca'n Pastilla tiene, también, su tradición

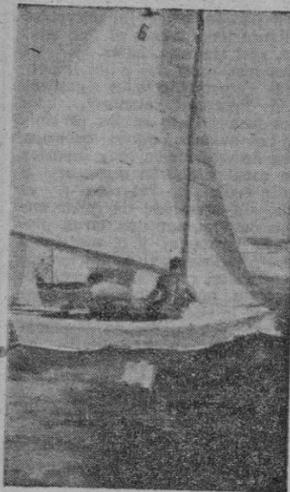
Con la trínca que a la bahía le da el nuevo muelle de poniente, el ámbito del puerto se ha extendido muchos kilómetros más allá de los términos que tradicionalmente conocíamos como recinto portuario. Parece como si por arte de birlibirloque su cuerpo verde y sus brazos oscuros de carbonillas, se hubiesen dilatado de manera anormal para tomar otra figura y añadir a sus primitivos miembros, otros miembros que la limitada circunscripción mantenía alejados como algo desgajado o forastero.

De esta forma, zonas alejadas, pero bien nuestras, han venido a sumarse de modo virtual al conjunto portuario que cierra el nuevo brazo, realizando su vialidad y su función. Tal ha ocurrido, por ejemplo, con el puerto-club "hijue" del comercio de Palma, de Ca'n Pastilla.

Ca'n Pastilla, situada sobre la costa arenosa de levante de la bahía, de viejo —una vez de todas formas, que no peina demasadas canas— ha venido siendo un remanso marinero del más típico sabor veraniego. Allí ha nacido, ya amparado bajo el verde umbrío de los pinarés, ya al desgarro limpio del sol, toda una teoría de edificaciones del gusto más variado, con la misión específica de acoger, bajo su amparo, una multitud de familias cuyo único y delicioso quehacer es saborear el salobre marino, desde que la Primavera empuja a las ventas a las calles, hasta que el Otoño les aconseja el retorno al hogar.

—Pero este quehacer del más

puro signo veraniego, viene amplificado por una variante marinera de típico y tradicional sabor. Ca'n Pastilla, que para las mujeres y los niños es el mar, la playa, el sol y los placidos paseos del atardecer, para los hombres —hombres de ciudad con problemas e inquietudes que distan mil leguas del mar—, para los hombres, digo, es el Club. Un club diminuto, donde todo el espacio está destinado al fin primordial de su creación. El edificio no permite la estancia de más de media docena de personas sentadas en su interior, pero como lo importante es el factor mar, éste sí que tiene superficie acotada



para acunar las barcas, contadas por docenas, medidas por el suave valván de las aguas encerradas en la dársena. Allí, la amanecida sorprende a esos hombres de ciudad afanados con la puesta a punto de la barca que les ha de llevar lejos, a unas horas de motor, para arrancar a las entrañas del agua oscura su secreto; allí les sorprende la noche al arribo de la pesca del calamar y allí les sorprende también, el tiempo, sentados bajo el cañizo de la terraza, desgranando con heliz quietud de paz octaviana, un rosario de horas hilvanadas minuto a minuto con los recuerdos de la última salida, o los proyectos y las esperanzas de la próxima.

Viéndoles allí, ocupados con los trabajos, o bien no menos ocupados con sus relatos, uno piensa que aquellos hombres con misiones ciudadanas tan ajenas al mar, ocultan en el fondo de sus corazones toda la tradicional ejecutoria de los viejos capitanes mallorquines que, aferrados a su puesto de mando, llevaron por los más distantes confines el pabellón marinero de las viejas goletas y los gloriosos bergantines.

Ca'n Pastilla es sinónimo de playas, de natación, de baños de sol y de dulce dejar volar el tiempo; pero también es tradición marinera, es afición al mar, es, en fin, un minúsculo club que alberga corazones marinos así de grandes. Que no por ser patrones de laud, les falta el valor de los viejos capitanes.

ALMAGRO

Pronto: «La máquina...»

(Viene de la pág. 12) que permita recorrer tres o cuatro kilómetros rodando por tierra. En cuanto a los aviones de caza o bombardero los hará doblemente eficaces, puesto que sus bases, ahorrando el mantenimiento, gracias a las maniobras verticales podrán reducirse al mínimo. Comprenderán ustedes que, desahogados por labios autorizados estas primitivas, ha llegado el momento de pensar que, realmente, los hombres podrán volar con la misma soltura y seguridad que los pájaros. Sólo falta preguntarse: ¿Cuál será, después de éste, el nuevo paso que de esa inolvidable técnica de la navegación aérea?

Dupont inventó una pólvora...

(Viene de la pág. 12) kettes Bailarinas, que hicieron maravillosamente de conejillos de Indias. Como estas mujeres quedaron satisfechas, se pusieron a la venta las primeras medias que, dió lugar a que el público femenino se agrediera en las colas.

LAS MEDIAS DE BETTY GRABLE

El primer año se vendieron sesenta y cuatro millones de pares de medias, hubo demandas para más. Esto trajo una repercusión en la política y economía internacionales. Representaba el final del monopolio japonés de la seda. No ha habido otro progreso químico que tuviera la súbita apreciación que el nylon. El rayón llevaba medio siglo inventa-

do demandando la aceptación popular, pero el nylon pasó de la simple competencia con la seda, hasta su empeo en cables para remolcadores.

Y es lo que decíamos al principio. Lo imprevisible del fin de las cosas. Las medias fueron un arma más eficaz para ganar la guerra que toda la pólvora que Du Pont fabricó en su vida.

JOSE RODRIGUEZ ALFARO



CAFETERAS SIN VAPOR

FUNCIONANDO A HIDROCOMPRESION

CAFETERA CON DOS GRUPOS «APPIA»

18.560 Ptas. con DOS años de garantía. Suministramos Grupos sueltos. Más de 100 Grupos instalados en Mallorca





Aventuras de la Ciencia en *Baleares*



Du Pont inventó una pólvora revolucionaria y también las medias de nylon

Con sus medias Du Pont provocó la ruina del monopolio sedístico japonés

B STAMOS en eso. En que las cosas evolucionan muchísimo. Uno, sabe dónde empieza, y jamás cuál ha de ser el final. Algo de esto le ocurrió a Eleuterio Ireneo Du Pont. Empezó montando una fábrica de pólvora para acabar lanzando al mercado medias para señoras. Esto es un sarcasmo, si bien se considera, pero el comercio y la economía de las grandes empresas no se detiene en estas reflexiones. Además, en el fondo, ambas cosas son una misma. Tan belicosa es la pólvora como unas piernas bonitas de mujer.

La historia de Du Pont empieza desde muy atrás. Allí por el ochocientos. Acababa de morir Jorge Washington cuando él llegaba a América. Estados Unidos tenía poco más de cinco millones de habitantes y su capital era Filadelfia. Du Pont nació en París y estudió con Lavoisier. Su ideal al emigrar a América, era fundar una colonia agrícola. Pero un día compró pólvora para cazar y quedó sorprendido de su mala calidad. Este incidente le hizo pensar en otro tipo de negocio alejado de la agricultura. Y en 1802, la primera pólvora Du Pont se vendía al público, y en 1811, era la fábrica mayor de América. Al morir Ireneo, le suceden sus hijos. En esta época empezaron las investigaciones científicas, y después de 1865 los Estados Unidos registran una oleada expansiva. Entonces se termina el primer ferrocarril intercontinental. Se inicia la mecanización agrícola y las explotaciones ganaderas. Es el 1900 y la población ha ascendido ya a los setenta y seis millones de habitantes.

DESCUBRIMIENTO DE LA NITROGLICERINA Y LA DINAMITA

Es un hecho importante en este momento. El descubrimiento de la nitroglicerina por el italiano Sobrero que en 1866, Nobel la convierte en dinamita. Henri Du Pont creyó que este producto nunca superaría a la pólvora. Por esto sus intentos van por ahí. Y da a conocer la nueva pólvora sin humo, o algodón pólvora. Esta nueva actividad llamó la atención de la empresa hacia las posibilidades de la celulosa, materia prima para fabricar a pólvora sin humo. Con este artículo, más adelante, la casa Du Pont empezará a fabricar plásticos, lacas, películas, barnices...

Pasan unos años y en esta época los Estados Unidos vuelven a desarrollarse considerablemente y se inicia la producción en masa. Esto favorece el problema doméstico y familiar de las amas de casa, porque abarató el precio de los alfileres que antes costaban veinticinco centavos cada uno, al tiempo que les crea un conflicto, porque lo utilizaban entre ellas como moneda de intercambio para resolver sus pequeños pagos.

Durante la primera guerra mundial, las fábricas Du Pont fueron de gran utilidad a los aliados. Al entrar los Estados Unidos en la guerra, se construyeron cinco instalaciones más. Una de ellas, la mayor del mundo en la fabricación de pólvora sin humo. También participa en la exposición de la industria automovilística.

EL CINE, LA RADIO LOS CIGARRILLOS Y LA INTERVENCIÓN DE LA MUJER EN LA VIDA PÚBLICA

Además de todo esto, hay otros grandes acontecimientos en la Economía. Es el cine, la radio y la intervención de la mujer en labores ajenas a la vida del hogar. Las mujeres empiezan a intervenir y aparecen en las oficinas, los deportes, aprenden a conducir automóviles y a fumar. Las ventas de cigarrillos se elevan de 47.000 millones en 1920, hasta 125.000 millones en 1930. Y no se detiene aquí. La moda influye hasta en crear nuevas industrias, como la de las medias, los lápices y los esmaltes.

La producción americana tiene que luchar en esta época para sacudir del dominio alemán de las industrias químicas. La casa Du Pont, adquiere patentes francesas e inglesas, e intenta la competencia con los colorantes y productos químicos orgánicos, y otros artículos como el rayón.

La vida norteamericana se desarrolla de forma completamente distinta. Es el automóvil y las consecuencias que esto trae consigo. El automóvil será utilizado tanto como la bicicleta contra lo que se tenía previsto.

Hay una serie de proyectos dirigidos a trabajos químicos y se concentran las investigaciones sobre el caucho, la celulosa, las sedas y los polímeros del Gormaldehido.

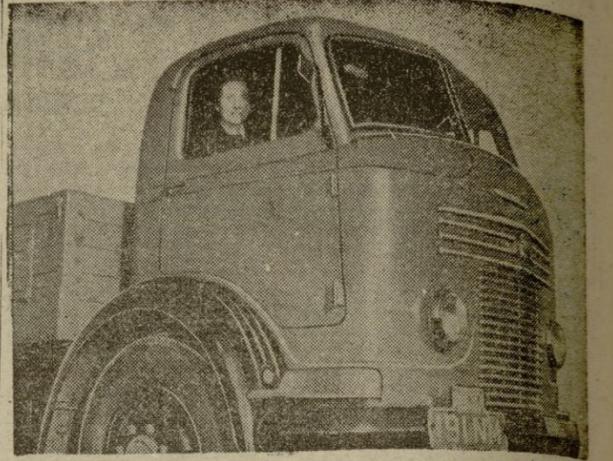
LAS PROCKETTES HACEN DE CONEJILLOS DE INDIAS

En septiembre de 1938, la prensa comunicó al país la concesión de una patente referente a una nueva fibra textil. Se la describía como "una seda de origen químico". Fue labor de muy poco tiempo para que el mundo descubriera la historia del nylon.

Diez años de trabajos en los laboratorios de las fábricas Du Pont, dieron como resultado el descubrimiento del nylon y la construcción de una gran factoría en Seaford (Delaware).

A pesar de todo el lanzar el primer par de medias al mercado, dió lugar a incidentes. En principio fueron rechazadas y merecieron comentarios despectivos. Hubo que pasar antes por unos experimentos reales y divertidos. Los primeros pares de medias fueron un regalo con el que se obsequió a las secretarías de la casa. Otro experimento parecido se hizo con las famosas Prockettes (Continúa en pág. 11)

MONSTRUO DE LA CARRETERA



Este es el nuevo monstruo de la carretera, un Daimler inglés, capaz de arrastrar veinticinco toneladas a una velocidad de ochenta kilómetros por hora, con un consumo reducido de gasolina. El camión admite furgoneta de enganche de otras cinco toneladas, con lo que su potencia de arrastre se eleva a los veinticinco mil kilos.

Pronto: «La máquina de volar integral»

Última sensación de la aeronáutica

¿Creen ustedes que con la adaptación a la aeronáutica de los motores de retropropulsión y de turbobhélice se ha alcanzado un alto grado de progreso difícil, si no imposible, de superar.

Yo también lo creía antes de haber escuchado hoy a un técnico, que—desvelando en parte el secreto con que se realizan estas investigaciones, pues no en vano la aviación y la guerra están íntimamente asociadas— me anunció para dentro de muy poco tiempo innovaciones radicales y revolucionarias en cuanto a los sistemas de vuelo. Trataré de reproducir con la posible claridad sus explicaciones:

«Los aviones actuales—me dijo—son todavía la combinación de dos elementos dispares que se mantienen independientes, aunque colaboran: el motor y el planeador. Es una equivocación muy generalizada suponer que el hombre produjo las alas fijas de los aviones tratando de imitar el vuelo de las aves. La verdad es muy distinta, porque el pájaro es una "unidad integral de vuelo" en que ambos elementos no están ensamblados, sino que constituyen un solo mecanismo que no es posible descomponer en partes. Las aves usan su potencia tanto para remontarse como para descender, y emplean en el vuelo una circulación controlada del aire. Pues bien—añadió— a eso vamos, porque una cosa parecida está a punto de lograrse con los pájaros mecánicos. Al cabo de cincuenta años de esfuerzos, los proyectistas han centrado sus ideas para conseguir "la máquina de volar integral". El nervio de la cuestión es el siguiente: el aire que se desliza por las alas mientras el aparato vuela, constituye la base de sustentación, del mismo modo que la corriente de aire es el fundamento de los motores de turbina de gas. Por las alas de un avión ordinario, cuando avanza, pasa una corriente de aire que determina un descenso de presión (o succión) en unos puntos y aumento de esa misma presión (o soplo) en otros. Es decir, que las alas, lo mismo que las turbinas, tienen por misión indeclinable absorber y soplar. Fundándose en ello, el

doctor A. A. Griffith—ingeniero aeronáutico inglés, que fue uno de los precursores de la turbina de gas de corriente axial—ha descubierto un "ala de succión", en la que este característico movimiento del aire provoca el motor del avión a través de numerosas perforaciones o pequeñas ranuras practicadas en la superficie del ala; y el propio motor, que ha multiplicado la succión natural del aire, con lo que se aumenta en gran medida la sustentación del aparato a bajas velocidades, merced a perfecto control del aire que pasa por las alas.

Bien—argüí—pero parece que todo eso ya lo sabían ustedes y que el descubrimiento es relativo...

—En efecto, hace cincuenta años que conocíamos esos fenómenos, pero ningún resultado práctico podía obtenerse con motores a pistón. La moderna turbina de gas es la que permite sacar de ello inculcable partido. De ahora en adelante las máquinas de volar podrán tener innumerables configuraciones, desde el tipo abultado, casi sin alas, hasta las siluetas más parecidas a las imaginarias representaciones gráficas de los "plátanos volantes", que todos hemos visto en los periódicos. Los aviones podrán tener una gama de velocidades muy superior a la usual y podrán despegar y aterrizar sin "carreteo"; es decir, sin necesidad de rodar antes o después por una larga pista. El despegue y el aterrizaje podrán hacerse casi completamente verticales, como los hace el helicóptero; pero conservando sobre éste la enorme ventaja de las grandes velocidades de desplazamiento, a las que el autogiro no puede aspirar, porque todo en él está sacrificado a la posibilidad de maniobrar verticalmente. a consecuencia de todo esto es clara con un gran aumento de la base de sustentación en vuelo—lo cual no es grano de anís—quedarán desterrados el despegue y el aterrizaje tangenciales, que constituyen hoy un absurdo técnicamente ridículo, pues obligan a sacrificar un tres o un cuatro por ciento del peso del avión, a un mecanismo (Continúa en pág. 11)

AVENTURAS DE LA CIENCIA

UN MINUSCULO TROZO DE METAL

NO MAYOR QUE UNA UNA PROTEGE CONSTANTEMENTE A LOS GIGANTESCOS AVIONES DE LINEA Y A SUS PASAJEROS CONTRA EL FUEGO. EL METAL ESPECIAL, LLAMADO CARBOLIN, QUE FUE CREADO POR LOS HOMBRES DE CIENCIA DE LA GENERAL ELECTRIC, ES UN IMAN PERMANENTE QUE SE NUTRE A SI MISMO DE ENERGIA Y HACE SONAR UNA ALARMA CONTRA EL FUEGO CUANDO LOS MOTORES ESTAN RECALENTADOS.

UN "ZAPATO DE AGUA" SEMEJANTE A UN PLATO HONDO Y RECTANGULAR VUELTO DEL REVES HA SIDO PATENTADO. HECHO DE CAUCHO Y LLENO DE AIRE, EL ZAPATO PERMITE A LAS PERSONAS ANDAR SOBRE EL AGUA SIN HUNDIRSE.

EL PEREZOSO GARRAPATERO PONE SUS GRANDES HUEVOS EN LOS NIDOS DE PAJAROS MAS PEQUEÑOS Y NI SIQUIERA SE PREOCUPA DE INCUBARLOS. LOS OTROS PAJAROS TIENEN QUE MUDARSE DE SITIO O INCUBAR Y CRIAR A LOS POLLUELOS PARASITOS CON LOS SUYOS...

GLOBE PRESS

RESURGE LA KRUPP

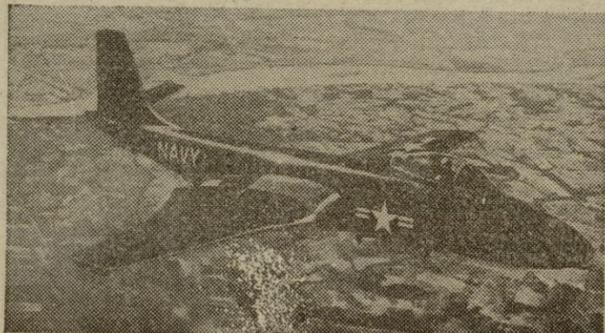
Aunque jamás volverán a fabricar armas

E SSEN.—Friedrich Krupp, Essen, la empresa industrial más vieja y más grande de Alemania no representaba, después de terminada la guerra, sino un montón de escombros, y lo poco que había quedado intacto fué desmontado. El jefe murió, mientras que su hijo mayor fué condenado por los aliados a doce años de prisión. Puesto en entretiempo en libertad, Alfred Krupp, que desde hace un año es nuevamente director de la empresa, ha sabido aprovechar este año de libertad para reconstruir la obra de sus padres. Verdad que le obligaron a Krupp a la venta forzosa de sus participaciones en las industrias de materias primas, es decir, de carbón y hierro (por lo menos teóricamente porque hasta ahora no se han encontrado compradores para estos objetos de miles de millones de valor y de poca rentabilidad), pero en la industria de productos acabados, la casa Krupp ha reconquistado, bajo la dirección de su jefe de 45 años de edad, el puesto antiguo, ocupando hoy sólo en las fábricas en Essen y sus alrededores más de 25.000 obreros. La parte principal de su producción se exporta. Particularmente solicitadas son las locomotoras y las vagones volquetes de gran cubida que aparentemente se van imponiendo más y más en el ramo de construcción.

Krupp no llora lo perdido en el pasado, aunque su hogar, la casa-quinta "Villa Hügel" fué saqueada por las tropas de ocupación. Su deseo es trabajar junto con sus obreros para el porvenir, pero jamás quiere volver a fabricar armas. Así Krupp trata de invertir su capital particular de unos dos mil millones de marcos, desbloqueado en el interin, en primer lugar en la industria de artículos acabados. Dicen que hay negociaciones pendientes con el gobierno sobre una eventual compra del "Volkswagenwerk", la fábrica de automóviles más grande de Europa. Como quiera que allí aun no están aclarados los derechos de posesión, haciendo el gobierno sólo las veces de fiduciario, Krupp no ha podido todavía adquirir dicha fábrica.

Al mismo tiempo, Krupp se está empeñando, por orden de otros países y gobiernos, en erigir grandes fábricas y proyectos en el extranjero. Así sus obreros están trabajando en el Egipto, en India, Pakistán y Grecia. También con Estados sudamericanos se entablaron relaciones en ese sentido. Ya ahora la cifra de transacciones anuales de la casa Krupp vuelve a pasar de mil millones de marcos, prueba de que los "Tres Anillos" han podido conservar su puesto como marca de fábrica de renombre mundial aun hasta más allá de la última guerra mundial.

CAZA AMERICANO



La Marina de los Estados Unidos ha presentado el nuevo avión de propulsión a doble chorro FSH-3 Banshee en un vuelo de pruebas sobre el río Missouri. Este nuevo Banshee tiene mayor capacidad para combustible, y por consiguiente mayor radio de acción. Lleva también más armamento y el último sistema de radar.

Nuestro gran noticiario del mundo de la mecánica

TIJERAS ELECTRICAS

Lo que no habíamos visto: tijeras que cortan eléctricamente. De aplicación casera, para las amas de casa que constantemente se ven precisadas a recortar telas de largas medidas y se aburren de dar a las tijeras.

Estas tijeras de traza parecida a las normales se mueven eléctricamente con gran rapidez. Su corte es continuo, de modo que no hay incisiones ni desviaciones. Y son tan veloces que en un periquete pueden cortar cuanta tela les pongan por entre sus afiladas hojas.

PERFUMADOR DE AUTOMOVILES

Una firma inglesa lanza el desinfectante perfumador para automóviles. Estos desinfectantes son unos papeletos que se sujetan con una ventosa en alguna parte del interior del auto.



De esta manera desaparecen todos los olores clásicos del interior de los vehículos, tales como aceite, gasolina, tabaco, etc., etc. Y, por el contrario, huele al perfume favorito del que va dentro del coche.

NUOVO LIBRITO NOTAS

Invento francés. Una pluma estilográfica que tiene toda la apariencia exterior de tal. Pero no es pluma. En su interior se envuelve una especie de pergamino en rollo en el cual van detallados todos los planes del día de su poseedor. En fin que se trata, sencillamente, de un librito de notas que no abulta lo que una pluma. Pero como en su punta tiene una boquilla entintada, tipo "bolígrafo", se puede escribir en el rollo lo que surja de improviso y recordarlo así.

Un inventillo más para los desmemoriados o los que necesitan organizar todos sus actos.