



AÑO V

GIJON 15 DE JUNIO DE 1934

NÚM. 88

VARADERO DEL FOMENTO

PROPIETARIO: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS

para las operaciones de subida, bajada y estancia

SOLICITEN TARIFA DE PRECIOS

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 } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

== LUBRIFICANTES Y ASFALTOS ==

|| ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

LISBOA PORTUGAL

MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25-26-27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

“ASTURIAS MARÍTIMA”

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.		} Descuentos. {
		Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.		Contratos por un año 25 %
		Media plana ... 30 id.		} Los anuncios en texto no tienen descuento.
		Cuarto plana. . . 15 id.		
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.		Id. . . por un semestre 13 id.
		Media plana ... 22 id.		} Los anunciantes recibirán la Revista gratis.
		Cuarto plana ... 12 id.		



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

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Villagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

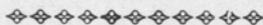
MADRID

Dirección telegráfica:

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.



"EL ÁNCORA"

EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones de Banca y Bolsa. - Giros, préstamos, descuentos, depósitos, cartas de crédito, etc., etc.

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ

EFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositarios del material

para techar PIZARRITA

M. de San Esteban, 7-A **GIJÓN**

ANTONIO T. VEGA

GIJÓN

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

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

LIQUIDADOR DE AVERÍAS

LUIS HERMIDA HIGUERAS

CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577

Joaquín Davila y Comp.^a

VIGO

Consignatarios de Buques
Carbones-Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN-MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

LUIS ADARO.....	3 400 Tons.
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 »
MARUJA Y AURORA.....	6.850 »

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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



AÑO V

GIJON 15 DE JUNIO DE 1934

NÚM. 88

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

LA CRISIS NAVIERA

SE AGUDIZA CONSIDERABLEMENTE

Nuestros pronósticos de hace dos meses, sobre el desenvolvimiento del tráfico marítimo en Asturias, están teniendo desgraciadamente confirmación y la crisis se agudiza aún más de prisa que era de suponer. En la actualidad apenas si se presentan nuevas órdenes en este mercado de fletes y son bastantes los buques que hay en estos puertos sin conseguir viajes, y, en algunos casos, sus armadores se ven obligados a enviarlos en lastre fuera de Asturias, para tomar cargamentos en otra dirección. Los tipos de flete, hasta ahora nada remuneradores, han iniciado una baja que los hace ruinosos para los navieros, que aun así no reparan en concertar operaciones con tal de entretener los buques, cuya explotación se hace difícilísima.

Este es el panorama que tienen ante sí los armadores que dedican sus barcos al tráfico de carbones desde esta región, crisis que tendrán que arrostrar durante tres o cuatro meses, como ocurrió el año pasado, en cuyo

tiempo sufrieron sensibles quebrantos en sus intereses, quebrantos estos que, por cierto, parece ser no les causaron bastante mella para evitarlos en el futuro, ya que no se prepararon debidamente para que los hechos no se repitieran, como ahora está sucediendo. Y no habrá sido por falta de advertencias, puesto que continuamente se les ha estado diciendo que la crisis anterior se produciría en éste con las mismas características que entonces.

De este estado de cosas que han de soportar los navieros, son culpables, en gran parte, ellos mismos, ya que si hubieran tenido una mejor compenetración y más altas miras, sin egoísmos particulares, podrían haber evitado la reproducción de los hechos que ahora se manifiestan, dadas las precarias condiciones en que se desarrolló el tráfico marítimo asturiano. Pero los proyectos de franca unión que se trataron de implantar, aunque fueron acogidos con gran entusiasmo al principio, probablemente por estar aún sangrando las heridas que

ocasionó el agudizamiento de la crisis en los meses del verano de 1933, cuando tales proyectos llevaban camino de realidad, se observó una suicida apatía que impidió la realización del plan por falta de una bien entendida unión, que en los actuales momentos hubiera sido tan necesaria para contrarrestar la quietud del mercado. Con esta inteligencia se evitaría la baja de fletes ya manifiesta, y si bien sería imposible dar ocupación a todo el tonelaje que acude a este tráfico, aquellos que tuvieran que amarrar sus buques no lo harían en condiciones onerosas, es decir, percibiendo algún subsidio que satisficieran los navieros cuyos barcos continuasen en movimiento, con lo que se amortiguaría la crisis y las pérdidas se aminorarían sensiblemente.

Hace algún tiempo se propuso la constitución de un Centro de Fletamentos, con el que los buques hubieran podido navegar en más ventajosas condiciones que en la actualidad lo vienen haciendo, puesto que con el susodicho Centro se regularían los tipos de flete y serviría de distribuidor equitativo para los viajes que se presentasen en el mercado, todos los cuales controlaría, designando los buques que habrían de realizarlos en forma que los navieros percibieran mayores beneficios. El repetido Centro habría estudiado una fórmula para los desguaces de buques, ya que

es evidente la mucha edad que tienen algunos de los que trabajan en este mercado, cuyo estado de conservación impide pensar en reparaciones, por lo costosas que éstas resultarían y el bajo precio que hoy día tiene el tonelaje, y entre otras cosas, se proyectaba la renovación de la flota en proporción más reducida que la actual a fin de que todos los barcos tuvieran ocupación.

También se estudió un convenio estableciendo fletes mínimos para buques menores de 1.000 tons. de carga, y que al igual que el Centro de Fletamentos tuvo buena acogida por los armadores de estos portes, pero tampoco pudo ponerse en práctica ante la indiferencia mostrada más tarde por los navieros.

Estos han recibido una severa lección el año pasado y ahora tendrán que soportar otra, que al igual que la anterior les ocasionará pérdidas de gran importancia, por no decir la ruina de la mayoría del tonelaje. Si no les sirve de escarmiento y continúan colocados en la misma tesitura, ellos mismos han de culparse de sus quebrantos como consecuencia de la falta de unión para tomar medidas que impidiesen la precaria explotación de los buques, medidas tan necesarias, si es que pretenden seguir viviendo, pues de otro modo será la muerte de muchos como navieros.

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 "M. Benlliure"	152 Tons.
Motonave "Cervantes".	240 —		— "Capricho".....	135 —
— "Zuloaga"....	240 —		Vapor.... "Melchuca"....	120 —
— "Goya".....	155 —			



MERCADO DE FLETES



De franco pesimismo es la impresión que pueda darse de este mercado de fletes, cuya paralización de órdenes se acrecienta cada día más y más. Durante la quincena pasada se cerraron escasas operaciones de fletamento y las llevadas a cabo fueron casi a los tipos que quisieron pagar los fletadores, ya que la abundancia de tonelaje aquí disponible y las grandes dificultades que existen para conseguir la colocación de buques, hace que los navieros acepten viajes que irremisiblemente les han de producir resultados ruinosos.

Se dificulta, como decimos, grandemente la colocación del tonelaje, tanto para los pequeños portes como para los mayores, pues si la desanimación reviste tonos alarmantes para los puertos del Mediterráneo, casi semejante es también para los del Cantábrico. Tanto es así que para algunos barcos, sus armadores, han tenido que desistir en el propósito de encontrar viajes en Asturias y, después de ofre-

cerlos con insistencia, han terminado por enviarlos fuera de aquí para tomar cargamentos en otras direcciones, a fin de entretenerlos por algún tiempo y antes de decidirse por amarrar, final que será el que habrán de adoptar de persistir la crisis manifiesta en este tráfico, puesto que la perspectiva no es de cambio favorable y si más bien de agudizamiento.

Los viajes de retorno tampoco tienen ningún aliciente para los navieros, pues además de escasear los mismos, no se pagan fletes remuneradores.

Si la quietud del mercado asturiano se prolonga en los meses futuros, como es de suponer que así sea, y los tipos de flete continúan descendiendo, baja que indudablemente vendrá, pues entre los navieros no existe penetración suficiente para impedirlo, los intereses de éstos saldrán quebrantados una vez más, y quizás en mayor cuantía que lo fueron el año pasado.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	—Vp.	600 ts.	»	13,—	Norte
San Sebastián . . .	»	220 ts.	Ptas.	11,—	Langreo
Id.	»	180 ts.	»	12,—	Id.
Id.	»	150 ts.	»	11,50	Norte
Bilbao	»	220 ts.	»	9,50	Id.
Santoña	»	130 ts.	»	10,—	Langreo
Santander	»	400 ts.	»	9,—	Id.
Coruña	»	160 ts.	»	10,—	Norte
Vigo	»	460 ts.	»	12,—	Id.
Id.	»	600 ts.	»	13,—	Langreo
Cádiz	»	1.000 ts.	»	15,00	Norte
Ádra	»	600 ts.	»	19,50	Langreo
Barcelona	»	4.000 ts.	»	15,—	Id.

AVILÈS a

Alicante —Vp. 4.300 ts. Ptas. 14,—

PRAVIA a

San Sebastián	—Vp.	200 ts.	Ptas.	11,—
Bilbao	»	3.000 ts.	»	7,—
Id.	»	200 ts.	»	9,—
Coruña	»	800 ts.	»	10,—
Vigo	»	800 ts.	»	12,—
Sevilla	»	2.000 ts.	»	14,50
Valencia	»	2.000 ts.	»	15,—

RETORNOS:

Bilbao-Pravia	—Vp.	1.000 ts. mineral	Ptas.	5,—
Bilbao-Musel	»	800 ts. id.	»	5,—
Camariñas-Musel	»	600 ts. pinos	»	12,—
La Toja-Bilbao	»	400 ts. barro	»	12,—
Santoña-Musel	»	200 ts. pinos	»	9,—
Bilbao-Coruña	»	200 ts. cemento	»	13,00

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2 - 1.º

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



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 Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Trasmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Jta» 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

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y cruzamientos de vías, material para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Ninguna alteración se ha dejado sentir en este mercado durante el transcurso de la primera quincena del corriente mes; el desenvolvimiento del mismo presenta semejantes características de paralización a las que anteriormente tenía. La colocación de los carbones asturianos se hace bastante difícil por la falta de suficientes pedidos, y las empresas hulleras insisten continuamente cerca de los consumidores y almacenistas para que éstos activen sus adquisiciones, aun adelantando las fechas de sus pedidos; pero como la mayoría tienen existencias sobradas se abstienen de momento de hacer compras de combustible.

Ayer, día 14, fué presentado a las Cortes por el ministro de Industria y Comercio, el proyecto de Ley para la ordenación de la industria hullera, cuyo texto hemos publicado en uno de nuestros números pasados y que, entre otras cosas, comprende la concesión de un crédito extraordinario de dieciocho millones de pesetas. Se espera con impaciencia la implantación de dichas medidas de protección a fin de impedir que el estado crítico que soporta esta industria, desde hace tiempo, con-

tinúe avanzando con el consiguiente quebranto para las minas.

Persiste el conflicto obrero producido ya el mes pasado que, por cierto, se ha recrudecido en la presente semana, por lo que se encuentran en paro la mayoría de los grupos mineros de la cuenca del Nalón. Estas huelgas parciales producen importantes retrasos en los embarques de carbón, diferiéndose los despachos de los buques sometidos al cargue, para tomar carbón de aquellas minas.

Los embarques efectuados por los puertos de Asturias en la primera decena del corriente mes, han sido bastante reducidos, quedando limitados a los tonelajes siguientes: Gijón-Musel, 46.413; Avilés, 9.082; San Esteban de Pravia, 16.311 toneladas.

Es bastante reducido el número de buques sometidos al cargue por este puerto y podrían realizar buenos despachos, si éstos no estuvieran entorpecidos por el conflicto que antes indicamos.

Por esta causa no pueden calcularse las esperas que han de sufrir los barcos sometidos a los turnos.

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 $\left\{ \begin{array}{l} \text{gráfica} \\ \text{fónica} \end{array} \right\}$ **FEDERACIÓN**

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO

Teléfono 1524 :- Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

NOTAS DE UNA MEMORIA

El movimiento del puerto de Gijón en 1933

La Memoria administrativa que acaba de publicar la Junta de Obras del puerto de Gijón-Musel, correspondiente al ejercicio pasado, acusa un descenso bastante considerable en el tráfico de mercancías, comparado con lo que fué en 1932.

Durante el año último se importaron por nuestro puerto 352.093 tons. y se exportaron 1.693.945 tons., es decir, 84.318 y 162.954 tons., respectivamente, menos que en 1932. En esto influyó grandemente la situación crítica de la industria hullera asturiana, puesto que los embarques de carbón fueron de 186.291 tons. menos que en el año anterior y las importaciones de madera en pinos para minas descendieron en 30.890 toneladas comparadas con las llevadas a efecto en igual período.

El movimiento de buques nacionales fué,

sin embargo, algo mayor que en 1932: 2.751 vapores y 249 veleros entrados y 2.834 vapores y 225 veleros; salidos pero, no obstante, el tráfico de mercancías, como antes se dice, descendió debido esto a que muchos buques entraron y salieron en lastre por la carencia de cargamentos, que en distintas fechas fué muy manifiesta. En cuanto al tráfico de buques extranjeros, fué semejante al anterior ejercicio: 171 buques en 1932 y 165 en 1933.

Los ingresos obtenidos por la Junta alcanzaron 4.947.828 pesetas, importando de ello lo recaudado por ésta 2.552.116 pesetas y correspondiendo el resto a la subvención del Estado. Los gastos en igual período ascendieron a pesetas 4.024.686 pesetas.

A continuación publicamos un resumen con el movimiento de mercancías, en estado comparativo con 1932:

AÑOS	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN			
	Carga general	Madera en pinos	TOTAL	Carga general	CARBÓN		TOTAL
	Tons.	Tons.	Tons.		MUSEL	GIJÓN	
1.932	276.582	159.829	436.411	113.088	1.550.493	193.318	1.856.899
1.933	224.055	128.939	352.994	99.425	1.418.432	176.088	1.693.945
Menos en 1933	52.527	30.890	83.417	13.663	132.061	17.230	162.954

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

NUEVO DIRECTOR DE MINAS

Don Manuel Sáenz de Santa María

Uno de los verdaderos valores de la España actual es el notable y prestigioso Ingeniero de Minas D. Manuel Sáenz de Santa María, reconocido principalmente por sus compañeros de profesión, entre los que tiene gran predicamento.

Debido a su esfuerzo se fundó la Asociación de Ingenieros de Minas del Norte y Noroeste de España que está realizando una labor tan eficaz como las conferencias que acerca de la revalorización de los carbones menudos asturianos se están dando en el Paraninfo de la Universidad de Oviedo; formó parte de la Conferencia Hullera desig-



nada para estudiar el problema del carbón y fué Director General de Minas al ser nombrado por primera vez Ministro de Industria el señor Samper.

Pues bien; este verdadero prestigio, a quien sus compañeros de profesión rindieron en julio del pasado año un homenaje por medio de un banquete, que se celebró en Oviedo, ha sido nombrado nuevamente Director General de minas, en cuyo puesto ha de desarrollar segu-

ramente una labor eficaz.

Felicitemos por ello a nuestro distinguido colaborador.

PÉRDIDAS DE TONELAJE

El Bureau Veritas acaba de publicar su Lista de Accidentes Marítimos, ocurridos durante el mes de marzo. Estos datos nos muestran que durante ese mes, han sido eliminados del Registro los nombres de 70 vapores, cinco motonaves—incluso auxiliares—, y siete buques de vela. Las causas fueron las siguientes:

Vapores: Naufragados, 8; colisión, 4; varados, 2; desguazados, 56.

Motonaves—incluso auxiliares—: Naufragados, 1; incendiados, 1; varados, 2; convertidos, 1.

Veleros: Naufragados, 2; varados, 1; desguazados, 4.

La nacionalidad de los buques eliminados del Registro, fué la siguiente:

Vapores: 11, norteamericanos; belgas, 2; ingleses, 10; chinos, 2; holandeses, 1; estones, 1; finés, 1; franceses, 3; alemán, 1; griegos, 1; italianos, 5; japoneses, 7; letones, 1; noruegos, 1; panameños, 1; polaco, 1; españoles, 4.

Motonaves—incluso auxiliares—: ingleses, 2; danés, 2; finés, 1.

Veleros: Norteamericanos, 2; ingleses, 4; franceses, 1.

PRIMAS A LA NAVEGACION

Liquidación de las correspondientes al año 1933

La «Gaceta» de fecha 21 de mayo último publica una disposición del Ministerio de Marina, con la liquidación general definitiva de primas a la navegación correspondiente al período de 1933, en su importe íntegro, y asimismo el coeficiente previo provisional de pago que es de 0,941.785,386 por ciento.

La cantidad total de estas primas es de 7.000.000 de pesetas, a repartir por prorrateo entre las empresas navieras siguientes:

Compañía «Sota y Aznar»..	1.251.465,75
Ibarra y Compañía, S. A...	1.200.073,38
Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A.....	911.691,66
Compañía Marítima Nervión.	660.539,43
Compañía Naviera Vascon- gada.....	449.175,30
Armador D. Miguel Martí- nez de Pinillos	359.525,93
Compañía Naviera «Bachi»..	329.400,44
Compañía Naviera «Amaya».	297.175,93
Compañía Naviera Guipuz- coana.....	273.128,29
Compañía Española de Nave- gación Marítima.....	164.455,88
D. Francisco Aldecoa.....	144.725,47
Compañía Marítima Unión..	133.471,95
Sociedad Anónima «Cros»..	125.817,62
Compañía general de Navega- ción.....	119.177,18
Armador Francisco García..	74.012,98
<i>Suma y sigue</i>	6.493.437,19

<i>Suma anterior</i>	6.493.437,19
Compañía Auxiliar Marítima, S. A.....	57.455,59
D. F. Sáinz de Inchaustegui.	67.385,46
Compañía Trasmediterránea.	54.967,82
Compañía Naviera Euzkera.	53.395,16
Artaza y Compañía.....	53.243,34
D. Matías Mallol.....	47.085,99
D. Pedro María de Vigueras	46.046,10
Compañía Vasco Cantábrica.	39.465,88
Sres. D. Salvador Pares Mi- calet y otros.....	18.549,57
Viuda de Mariano del Río y Compañía.....	17.731,04
Armador D. Augusto Lajus- ticia.....	8.046,67
Hijo de Ramón A. Ramos.	11.437,90
Viuda de Luis de los Cobos	7.009,90
Ferrer y Paset, S. A.....	4.218,20
S. A. Marítima Nalón	3.979,19
Vasco Valenciana de Nave- gación.....	2.955,53
Naviera Montañesa, S. A..	2.805,39
Armador Antonio Larrea y Sarasola.....	2.745,10
Compañía Naviera Maskor..	2.323,63
Compañía Naviera Catalana, S. A.....	2.321,44
Compañía Marítima Elancho- ve.....	1.254,96
Cementos Fradera.....	1.407,07
Hijo de Rómulo Bosch, S. en C.....	331,83
<i>SUMA TOTAL</i>	7.000.000,00

CONFERENCIAS INTERESANTES

La revalorización de los carbones menudos



La sexta conferencia del interesante ciclo organizado por la Asociación de Ingenieros de Minas del Norte y Noroeste de España, que se viene celebrando en el Paraninfo de la Universidad de Oviedo,

fué explicada por el culto profesor de la Universidad ovetense y director del Instituto del Carbón D. Benito Alvarez Buylla, con el tema «El Instituto del Carbón».

El Rector de la Universidad D. Leopoldo Alas hizo primeramente un elogio merecido del conferenciante, de quien dijo que para demostrar su valía bastaba sólo mostrar a sus discípulos.

Comenzó el Sr. Alvarez Buylla haciendo historia de la iniciación del Instituto del Carbón, fundado en la Universidad de Oviedo en 1917—iniciación que como se sabe se debe al conferenciante—. Explica los inconvenientes económicos y de falta de personal, para la creación de aquél, dando cuenta del apoyo encontrado en la Diputación, especialmente en don Nicanor de las Alas Pumariño y hace constar lo mucho que se debe por lo que respecta al Instituto del Carbón al último presidente de la Diputación don Ramón

G. Peña. Señala otras colaboraciones de los Ayuntamientos de Gijón, Oviedo, Mieres y Langreo, volviendo a enumerar las dificultades para encontrar personal especializado, pues como el trabajo en el Instituto del Carbón es gratuito los jóvenes que se prestaron a colaborar tuvieron que ir dejándolo para ocuparse de sus obligaciones; únicamente puede señalarse la excepción del Sr. Pertierra, para el que el conferenciante tiene las palabras más afectuosas, elogiando su entusiasmo y su ciencia.

Dice que los fines de este Instituto del Carbón son estudiar y ensayar la transformación de los carbones, para lo que se necesita un laboratorio de investigación, otro técnico y otro semi-industrial. Se hizo venir del extranjero el «utillaje» del Instituto destinado a los ensayos de conversión de carbones en petróleo por los tres sistemas que es posible hacer hoy día la transformación. Con gráficos y proyecciones explica la forma en que se hacen estos ensayos.

Se refiere a los trabajos del Sr. Pertierra sobre los diferentes sistemas de transformación de los carbones, y dice que el carbón es algo más que una fuente de calorías transformables, pues da origen a industrias dispares y de las más lucrativas, como el gas de alumbrado, el alquitrán de alta temperatura y sus derivados; el cok metalúrgico, aceites de engrases, alcohol metílico, alcoholes superiores, etc.

Termina diciendo el conferenciante que

por muy grande que sea la crisis presente, por muy negro y cerrado que aparezca hoy el camino se anuncia la victoria más completa para las empresas que sepan esperar; pero entendiendo bien que esperar no es permanecer estáticos, sino actuar, estudiar, saber prepararse para recibir la fortuna que avanza. Por ello es necesario acometer en el Instituto del Car-

bón de Oviedo la etapa semi-industrial de los experimentos para convertir el carbón en gasolina, y a esta labor deben cooperar todos y muy especialmente los ingenieros.

El Sr. Alvarez Buylla escuchó al final de su disertación cálidos aplausos de la numerosa y docta concurrencia, así como muchas felicitaciones.

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO

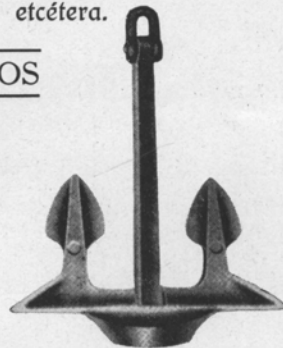
Equipos completos e ANCLAS y CADENAS para BUQUES - Unico Probadero de Anclas y Cadenas autoriza-



(Vizcaya)

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

EQUIPOS COMPLETOS DE BOYAS PARA PUERTOS



AGENTES DE VENTA:
PRODUCTOS INDUSTRIALES LTDA.

Apartado 179

BILBAO



MARCA

REGISTRADA Apartado núm. 140

Lubrificantes MARYLAND

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

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

GIJÓN Teléfono núm. 22-20



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Aunque a principios de la quincena aparecían animados muchos mercados como el del Plata, esta situación declinó a medida que pasaban los días, y últimamente, volvía a generalizarse la depresión; la causa puede hallarse en que los cargadores de las zonas de granos se retrajeron porque las abundantes cosechas de Europa deprimen sus mercados. La única sección favorablemente afectada es la del comercio exterior de carbones para el Mediterráneo, donde los cargadores sostienen una pugna con los navieros que pretenden mejorar los fletes en vista de la favorable demanda.

Los cargadores en el sector del Plata se mantienen en actitud expectativa, debido a la contracción de la demanda por las causas a que hemos aludido. El maíz es el que aparece más solicitado para el Continente. Se fleta desde San Lorenzo a Avonmouth o Amberes, a razón de 15/, buque de 7.500 tons. Otro de 7.300 desde San Lorenzo a varios puertos a elegir del R. U., al tipo de 15/5.

Hay una indecisa demanda en el sector norteamericano, de Montreal a los puertos irlandeses, Cork y Limerick donde se fleta a razón de 1/9 por q. r. La zona de E.E.U.U., sigue caracterizada por la escasez de transacciones, rasgo dominante desde hace tiempo.

Aunque existe una demanda bastante activa por los cargadores de azúcar antillanos, debido al mejoramiento de este mercado, las transacciones no menudean por la reserva de los armadores. Hay noticias de un cargamento parcial, 4.500 tons., Cuba a Amsterdam, para junio, al tipo de 12/7 1/2.

Continúa paralizado el sector australiano y los tipos de fletes invariables. Hay, sin embargo, mayor interés por parte de los cargadores de legumbres soya para el Continente. Se ha fijado un cargamento parcial de 2.000 tons., Saigón-Marsella, al tipo de 24/.

CARBONES

Las condiciones en el mercado de Cardiff no son muy satisfactorias por ahora. La competencia alemana afecta intensamente este sector y así se da el caso de que estos días retiraran su demanda los f. c. Brasileños para aceptar ofertas alemanas que son unos chelines más bajas. La vez anterior, un pedido de 200 mil tons. fué también retirado y Alemania satisfizo esta demanda a cambio de café. Se han cerrado contratos con los f. c. españoles M-Z-A y para los del Norte, 50.000 y 12.000 tons. respectivamente. Mantienen sus valores coques y aglomerados.

La demanda de las mejores clases de antracita en la zona de Swansea ha mejorado algo, pero la posición de las otras variedades es irregular. Los cribados sostienen buenas cotizaciones, al contrario de los tamaños pequeños donde existen abundantes «stocks». Los «cobles» cortados a máquina en sus tipos mejores, tienen buena demanda y precios y las variedades inferiores, como sucede en general, se ofrecen excesivamente y se cotizan con irregularidad. También hay demasiada abundancia de vapor. El consumo interior descende.

En el mercado de Newcastle hay paralización, a pesar de la buena demanda del Báltico. Las variedades Tyne y Durham, clases superiores, se cotizan firmes. Los Blyth, menudos, tienen moderada demanda y abundan. Es buena la situación para los coques y los carbones metalúrgicos; no así las variedades de vapor. Las perspectivas son favorables, pues la presente situación es debida a la escasez de tonelaje para embarques inmediatos.

No ha variado la situación en el sector de Glasgow y los precios se sostienen en general. Las mejores clases de vapor, Fife, tienen buena salida y favorables precios. Abundan los cribados de Lanarkshire; la demanda para consumo doméstico es cada vez menor.

Valores variables de los buques viejos

ALTA Y BAJA EN LOS PRECIOS DE LOS DESGUACES 1920-1934

La extendida opinión de que el Gobierno va a asumir una política de desguaces y construcciones navales que se llevará a cabo contando con la ayuda oficial, para llegar a la sustitución del tonelaje anticuado por nuevas y eficientes unidades, plantea de nuevo esta vitalísima cuestión a la consideración y al esclarecimiento de los elementos interesados.

Es esta, por tanto, una ocasión oportuna para recordar en qué forma y cuantía se han movido los valores de precios de los desguaces durante los últimos doce años siguientes a la baja de 1920 que llevó al desastre y a la ruina a la mayor parte de los armadores establecidos durante la guerra y en los años inmediatamente siguientes.

Las cifras publicadas a este respecto por algunas revistas técnicas durante el período que vamos a examinar, aportan una información muy útil para los interesados en esta clase de negocios y suministran a la vez, material para una información general, particularmente referida a las fluctuaciones en los precios de los desguaces.

En cuanto a esto último, puede ser una sorpresa para muchos saber que el precio pagado por el tonelaje «liner» llegó en 1925 a 65/, y como un contraste, en el verano de 1932, el valor del tonelaje «tramp» destinado a la demolición, oscilaba alrededor de los 6/ a 7/. Estas cifras son cifras extremas; el mercado ha fluctuado entre esos límites en el período que vamos a analizar.

UN PRECIO «RECORD» PARA

LOS «LINERS» INGLESES :-:

En los primeros tiempos inmediatos a la guerra, la mayor parte de los desguazadores ingleses trataban con preferencia en lo que se llamaba en los mercados, trabajos del Almirantazgo, viejos buques de guerra y cruceros,

y no concedían importancia al tonelaje comercial; esto era antes de 1922. Desde esta fecha hasta 1926, la mayor parte del tonelaje era del tipo «liner» y los principales mercados fuera de Inglaterra eran Italia, Alemania y Holanda. Los precios medios eran estos:

1922,	30/	por	tonelada	gruesa.
1923,	35/	»	»	»
1924,	50/	a	60/	»

El año de 1925 fué de sobresaliente interés porque mostró las vacilantes posibilidades del mercado. En marzo, llegó a pagar 64/9 un desguazador holandés por un famoso «liner» británico de 14.000 tons. gruesas. Era una cifra «record». En 1929 se pagaron precios muy elevados, pero aquel de 64/9 no tuvo paridad. Y lo más sorprendente del caso es que a los pocos meses de establecerse aquel «record» de precios altos, caían éstos vertiginosamente hasta llegar a los 35/ y 40/.

Como una consecuencia de la huelga carbonera y de la huelga general de 1926, no es extraño que los precios de desguace cayeran hasta 25/; pero antes de que terminase el año, volvieron a alcanzar los 40/ y 45/, algo más de lo que habían sido un año antes. En 1927 el número de transacciones era menos de la media, pero los precios se mantuvieron más o menos firmes alrededor de los 40/ a 45/ para tonelaje «liner» y 30/ a 35/ para el «tramp». Debe hacerse notar que es entonces cuando se establecen diferencias entre «tramps» y «liners» en el mercado de las demoliciones. En años sucesivos la oferta de «tramps» aumentó constantemente.

El armador británico fué el primero en convencerse de la inutilidad de perseverar con buques anticuados y a partir de 1927 se produce un traspaso continuo de tonelaje inglés a manos de los desguazadores. Hacia el año 1932, los armadores griegos, acaso forzados

por las circunstancias, decidieron seguir el ejemplo de los armadores de «tramps» de otras naciones, con el resultado de que los viejos buques griegos han sido desde entonces ofrecidos insistentemente y han hallado compradores, sobre todo en los desguazadores italianos, porque entre éstos, ellos pudieron establecer una mejor entrega en los astilleros italianos, principalmente en Génova, Spezia o Savoia.

En 1928 los precios de desguace continuaron firmes a un nivel aproximado al del año anterior, 40/ a 45/ para «liners» y 30/ a 35/ para «tramps», aunque al final de este año hubo un «liner» francés que se cotizó a 55/. Al año siguiente saltaron los precios a 60/ para buques de clases superiores y unos 45/ para los «tramps» ordinarios.

Desde principios de 1932 los precios continuaron declinando, prolongándose esa situación hasta mediados del verano de 1932. Cayeron los valores en la primera parte del 1932, de 52/ a 42/ para los «liners» y de 35/ a 25/ para «tramps»; la baja continuó durante el año siguiente, en que los precios de desguaces fueron de 20/ a 25/ para «liners» y de 9/ a 11/ para «tramps»; la depresión culminó el 1932, a mediados del verano, en que el tonelaje «liner» valía alrededor de 21/ y el de los «tramps» tocaba el tope de la baja con 6/6. Por entonces comenzó a disminuir el tonelaje «liner» en oferta y la atención del mercado de desguaces se concentró sobre los «tramps». A fines de 1932, los precios comenzaron a mejorar y el año cerró a 12/ para tonelaje «tramp».

ACTIVA DEMANDA JAPONESA

Un rasgo notable del mercado de desguaces en este período lo hallamos en la intensa demanda japonesa para las clases superiores de tonelaje «liner», el tipo de buques más rico en metales no férricos. Esta circunstancia despertó considerable interés y dió lugar a los más extravagantes comentarios sobre la intención del Japón al adquirir estos buques.

Esta demanda continuó sin cesar durante

1932 y 1933 en que muchos «liners» ingleses famosos pasaron a poder de los compradores japoneses; durante el corriente año, en cambio, las transacciones han sido escasas. Si esto se debe a una restricción en la demanda o a la carencia de tonelaje adecuado a las pretensiones orientales, es materia de amplias conjeturas. Hay que suponer que no será difícil hallar de nuevo una salida en Oriente.

A consecuencia de la continuada escasez de tonelaje «liner», la atención del mercado durante el año de 1933 se concentró sobre el «tramp» y algunas transacciones ocasionales de tipos semi-liner. El año fué de continua actividad y de valores ascendentes. En los «tramps» subió de 13/ en el primer trimestre a 18/ aproximadamente mediado el verano, y a 20/ al finalizar el año.

2.250.000 TONELADAS

DESGUAZADAS EN 1933

Las cifras del corriente año muestran un mejoramiento posterior en cuanto a precios y a cantidad de tonelaje comparados con el año pasado. En enero hubo un par de «liners» de pasajeros que alcanzaron el tipo de 29/ por tonelada gruesa. En febrero un buque de carga y pasaje, dos hélices, obtuvo el mismo precio y algunas pequeñas unidades de las Compañías ferroviarias se vendieron a razón de 35/ y 45/; un buque de pasajeros, de pequeño tonelaje, tocó los 50/. En general, las transacciones se han verificado más o menos sobre tonelaje «tramp» que comenzó a primeros de año con el tipo de 20/ hasta llegar a 25/, tipo al cual puede obtenerse hoy un «tramp» de sólida construcción.

En cuanto al número de buques desguazados durante la primera mitad de este año, las cifras que se conocen demostrarán sin duda una mejoría relativamente a los años precedentes. De enero hasta estos días han sido cedidos 163 buques por 614.190 tons. gruesas. En este total se incluyen 49 buques de 227.145 toneladas gruesas. Si continúa este flujo creciente, es fácil predecir que el final

de este año registrará unas cifras «record». El año pasado se cedieron unos 420 buques para desguace, por un total de 1.700.000 tons. gruesas; de este total 677.634 eran ingleses; estas son cifras controladas y las verdaderas se acercan tal vez a las 2.250.000 toneladas. En 1932 dichas cifras fueron 1.680.000 toneladas; los ingleses entraron en el total con 451.000 y los americanos con 700.000. En 1931, el total mencionado llegó al millón de

toneladas y aproximadamente la mitad eran inglesas.

Este examen de fluctuación de precios de desguaces, nos enseña cuán variable es la condición del mercado de desguaces, debida en gran parte a las circunstancias del de fletes y a las altas y bajas de la demanda extranjera de buques anticuados de todas clases.

Londres-junio.

J. THOMPSON.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas

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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

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

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

—••••• F L O T A •••••—

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

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

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama

HISTORIA DEL LLOYD'S

(Continuación).

ignorado, pero siempre dentro del rumbo que trazó su fundador, y cada día viéndose más concurrido por gente de mar o interesada en los diversos negocios marítimos, y así se llega al año 1734, en el cual, siendo patrón del Café Thomas Jemson, se inicia la publicación del *Lloyd's List*, periódico semanal en su comienzo y diario poco después, que precisamente ahora cumple su segundo centenario, cuando ha llegado a condensar el movimiento marítimo del mundo entero. El ejemplar más antiguo que se conoce es el del viernes 2 de enero de 1740, señalado con el número 560, y ya contiene una valiosa información sobre el movimiento de buques, bosquejo de lo que, andando el tiempo, habían de llegar a ser estas páginas. Complemento de aquellos datos eran otros relativos a los cambios de monedas, cotización de valores, noticias sobre pagos de dividendos, etc.

Poco a poco se va estumando el carácter primitivo del establecimiento y aun cuando conserva su original denominación de café, es frecuente designarle sólo por Lloyd's, es decir, que al cabo de los años se opera una transformación que convierte un café frecuentado por aseguradores, entre otros hombres de negocios, en un grupo de aseguradores que formaliza sus operaciones en un local donde hay establecido un café.

La extensión que alcanza el seguro marítimo no tarda en poner de relieve otra nueva necesidad: la de conocer, lo más exactamente posible, las características, condiciones de defensa, factor importante en aquellos tiempos,

el equipo y hasta el nombre del capitán o patrón del buque en el que se confiaban tan importantes intereses. Surge de aquí la idea de establecer un registro de buques y, aun cuando en el año 1760 ya se encuentran listas bastante completas que circulan entre los aseguradores, hasta 1764 no aparece el primer libro, de forma apaisada y con los siguientes datos: 1.º Nombre anterior del buque. 2.º Nombre actual. 3.º Capitán. 4.º Puerto de matrícula. 5.º Puerto de destino. 6.º Tonelaje. 7.º Número de cañones. 8.º Hombres de tripulación. 9.º Fecha y lugar de construcción. 10. Armadores. 11. Equipo y condiciones del buque. A continuación aparecían dos columnas para rectificar en los años 1765 y 1766 los datos de la undécima. Este fué, sin género de duda, el primer *Lloyd's Register of Shipping*, editado por una sociedad constituida al efecto e integrada por *underwriters* del Lloyd's diferenciándose esta publicación del *Lloyd's List* en que aquélla es de propiedad ajena al dueño del café.

En 1769 el establecimiento se encuentra regido por un propietario que la mayor parte del tiempo permanece ausente, dejando el negocio confiado a un camarero, poco celoso de los intereses de su patrón. Ello es causa de serio disgusto entre la principal parroquia y coincide con una invasión de elementos dedicados a grandes negocios especulativos, algunos al margen de las leyes, de los que con alarmante frecuencia se sucedieron en aquellos años, hasta el extremo de obligar al Gobierno a tomar cartas en el asunto y dictar severas disposiciones y decretos, poniendo en jue-

go oportunas medidas en evitación del quebranto que amenazaba a considerable parte del pueblo. En distintos momentos de la época que nos ocupa fueron objeto de sucesivas prohibiciones los seguros hechos sin más móvil que el de un juego de azar o apuesta, sin interés material y efectivo sobre el riesgo en sí, es decir, bajo la fórmula que se conoce con la denominación de «póliza prueba de interés». En una disposición legal de esta naturaleza, dictada en 1746, se observa el caso curioso de quedar excluidos de la prohibición los seguros efectuados, en tal concepto, sobre embarques procedentes de las colonias españolas y portuguesas.

Entre esta clase de operaciones se concertaban algunas que tenían todas las características de una simple apuesta. Tal era, por ejemplo, el seguro sobre la vida de determinada persona, completamente ajena e ignorante del negocio que se concertaba, o sobre la posibilidad de que se produjera determinado acontecimiento. Así se recuerda el seguro efectuado sobre la vida de un personaje de entonces, condicionado en base de que durante el plazo de vigencia del contrato había de permanecer aquél en prisión. Al tipo de ocho guineas por ciento se estableció otra operación sobre el probable rompimiento de hostilidades entre España y Francia antes de cierta fecha. La elevación a los poderes de algunos políticos y otros muchos motivos por el estilo, daban pie para esta clase de juego que, con demasiada frecuencia, se llevaba a cabo en el Café de Lloyd's.

Los contratos de reaseguro no se vieron libres de esta persecución y quedaron en suspenso durante algún tiempo por prestarse a especular con ellos, tal y como entonces se practicaba esta modalidad del negocio.

Todas estas circunstancias formaron un ambiente poco grato para los aseguradores que habían establecido su centro de operaciones en el Café de Lloyd's y su enojo subió de punto al encontrarse mezclados con elementos indeseables que acudían al mismo lugar para la realización de negocios que llenaban de escándalo a los negociantes de solvencia y responsabilidad, quebrantaban su reputación y producían un retroceso en la marcha de sus operaciones.

El aislamiento era la única medida viable para evitar el contacto con tan poco apetecible público, y, en su afán de lograrlo, el grupo de aseguradores prestó ayuda a uno de los antiguos camareros del café para que se estableciera por su propia cuenta y poderse ver lejos de aquel ambiente y encerrados en un marco más adecuado para sus negociaciones. Al propio tiempo reconocieron la conveniencia de mantener, no sólo los principios fundamentales del establecimiento, sino, también, el nombre que tan estrechamente había estado unido al comercio allí desarrollado y, al efecto, acordaron que el próximo a inaugurarse se denominara «Nuevo Café de Lloyd' (New Lloyd's Coffee House).

Thomas Fielding, ascendido a la categoría de patrón del nuevo Café, eligió un local en
(Continuará).



(Marca de Fábrica)

PINTURAS VEAR (S. L.)

FÁBRICA DE BARNICES, ESMALTES, PINTURAS PREPARADAS Y EN PASTA

ESPECIALIDADES PARA LA MARINA:

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

FÁBRICAS Y OFICINAS.

San Francisco, 15-17

(HUMEDAL)

GIJÓN

TELÉFONO 33-46

APARTADO 220

Dirección Telegráfica: VEAR

LA INDUSTRIA PESQUERA EN EL JAPÓN

La conformación geográfica del Imperio Japonés con sus 3.850 islas de costas escarpadas y sinuosas donde la flora marina es numerosa y abundante, ha influido considerablemente para que allí, desde tiempos remotos, tuviera la pesca gran aliciente y que ésta, junto con el arroz, constituyese el principal alimento de los japoneses. hábito que perdura aún en la actualidad.

Según datos que tenemos a la vista, la producción pesquera mundial en el año 1931 —última estadística que conocemos de esta industria— se extrajeron del mar 15.796.030 tons. de pescado, que se valoran en 26.514 millones de francos. Pues bien, al Japón le correspondieron 4.676.000 de tons., es decir, algo menos de la tercera parte de la producción mundial. El segundo lugar lo ocuparon los Estados Unidos con 1.490.000 tons. y el onceavo España con 300.266 tons.

La flota pesquera japonesa se compone de de más de 300.000 embarcaciones, que dan ocupación a un millón y medio de hombres, aparte de emplearse muchos brazos en las industrias derivadas de la pesquera y las suministradoras de artes y efectos para la misma.

Parecen a simple vista exorbitantes las cifras que anteceden, en lo que al Japón se refiere, pero ha de tenerse en cuenta que la población nipona alcanza cerca de 84 millones de habitantes y que es un país constituido por pequeñas islas, por lo que no es de extrañar del todo su potencial pesquero.

Pero de todos modos, su Gobierno presta gran atención a la industria pesquera, y en-

tre las que más protege se encuentra probablemente ésta, por entender es una riqueza imprescindible para su economía; a tal fin, la subvenciona anualmente con fuertes sumas y está constantemente atento a su desarrollo, llegando su protección, en algunos casos, hasta financiar las pesquerías mismas.

El desarrollo industrial del Gran Imperio en los últimos años es francamente importante y el «peligro amarillo» bajo el punto de vista comercial, preocupa seriamente a varios países, especialmente a los Estados Unidos e Inglaterra, puesto que los productos nipones se introducen en gran escala en sus mercados y en condiciones ventajosas para establecer una irresistible competencia, lo cual hace que estas dos potencias sientan celos del Japón y hayan dado la voz de alarma del peligro económico que se les echa encima. Mas, por el momento, es imposible hacer frente a la industria japonesa, que ofrece sus productos a cotizaciones bajas, dado los reducidos salarios que paga a los obreros y favorecida además al realizar las ventas con moneda depreciada. Para los Estados Unidos, esta lucha comercial ya está causando sus efectos contraproducentes y en cuanto a la parte pesquera, las industrias establecidas en el Pacífico soportan de un tiempo a esta parte una competencia acerbada, de la que están saliendo mal paradas.

Es digno del mayor encomio el espíritu patriótico y anegado del pueblo japonés, pero también lo son sus Gobiernos que tan ampliamente se interesan por las actividades de la nación. En el Japón no es solamente ayuda

económica la que se presta a la industria pesquera, sino que también se llevan a efecto constantes investigaciones científicas y técnicas, hay abundantes escuelas de pesca, de las que sale personal competente y perfectamente adiestrado para este arte.

Si aquí en España se hiciera alguna labor en este sentido, para la cual hay un extenso

campo, indudablemente que la industria pesquera nacional podría continuar el desarrollo iniciado años atrás; pero la indiferencia de los Poderes Públicos no solamente a su prosperidad sino también a sus problemas, llevará a esta industria al definitivo ruinoso estado por el que ya está encauzada.

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

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

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

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

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



SECCIÓN DE PESCA



PRECIOS MUY BAJOS

Mucha pesca se descargó en este puerto durante la quincena pasada, pero la abundancia misma y el abarrotamiento de los mercados del interior, por las expediciones recibidas de otros puertos pesqueros, hizo que las cotizaciones decayeran considerablemente, llegándose a pagar precios irrisorios, con los que las mareas traídas no dieron el rendimiento que era de esperar. La merluza se vendió, en la mayoría de los días, a 1,52 pts. kilo y los gallos hasta cuatro y cinco pesetas la caja.

De los mares de Irlanda llegaron varias pa-

rejas con abundancia de pesca, predominando en gran cantidad la merluza; también trajeron algo de besugo y pescadilla. En la Estaca se pescó con suerte, dándose también allí la merluza y el «escacho».

En estos caladeros, pescando al día, es reducido el número de parejas que quedan, ya que las capturas son poco favorables.

Como decimos, la quincena fué de pesca abundante pero de tan bajas cotizaciones, que no guardaron equidad los precios y las cantidades vendidas. Podrían haber sido estos días de alguna utilidad para la industria pesquera, pero los precios bajos impidieron que así fuese.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Mayo al 9 de Junio de 1934

CLASE DE PESCA	26	28	29	30	31	1	2	4	5	6	7	8	9
Merluza.....	2,59	2,79	2,29	2,39	2,29	2,29	2,49	3,29	2,49	3,39	2,19	1,57	1,68
Pescadilla....	1,39	1,39	1,52	1,38	1,45	1,38	1,50	1,34	1,50	1,40	1,39	1,00	1,39
Besugo.....	1,00	1,22	1,03	1,00	1,03	1,06	1,00	1,25	1,07	1,02	0,89	0,69	0,90
Panchos.....	0,41	0,56	0,80	0,50	0,63	0,63	1,00	0,58	0,73	0,63	0,62	0,46	0,60
Gallos.....	0,81	0,76	1,14	1,01	0,83	0,86	1,00	1,00	1,22	1,00	1,15	0,35	0,86
Congrio.....	1,69	1,79	1,65	2,06	1,71	1,64	1,80	1,70	1,61	1,69	1,66	1,69	1,63
Congria.....	0,70	1,00	0,69	0,69	1,00	1,17	1,00	1,10	1,00	1,20	1,00	0,69	0,60
Salmonetes...	1,49	1,59	1,82	2,00	1,47	1,50	1,50	1,49	1,50	1,48	1,71	1,69	1,62
Rodaballo....	2,02	2,10	2,86	2,00	2,00	2,10	1,88	1,83	2,29	2,25	2,33	1,80	2,05
Mero.....	2,13	2,48	>	>	>	>	>	2,21	>	>	>	>	2,24
Abadejo.....	1,60	>	1,50	>	>	>	1,30	>	>	>	>	1,00	>
Barbadas....	0,71	0,72	0,60	1,00	0,61	0,60	0,69	0,81	0,71	0,82	0,60	0,65	0,63
Lenguados...	4,71	>	>	>	>	3,14	>	>	3,13	>	>	>	>
Potas.....	0,80	1,00	0,64	1,00	0,44	0,46	>	>	0,54	>	0,50	>	>
Matute.....	0,36	0,41	0,41	0,38	0,43	0,52	0,36	0,33	0,51	0,42	0,47	0,29	0,45
Pelao.....	0,40	0,56	0,41	0,50	0,41	0,39	0,41	0,38	0,44	0,50	0,41	0,40	0,40
Chicharros...	0,29	0,33	0,46	0,38	0,40	0,40	0,29	0,33	0,47	0,30	0,40	0,30	0,40
Reyes.....	>	>	>	>	1,41	>	1,24	>	>	>	>	>	1,27

SOCIEDAD ANÓNIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE

Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
17 Mayo	31 Mayo	Erandio	4 100	Barcelona.
25 id.	7 Junio	Maruja y Aurora	7.000	Id.
30 id.	9 id.	Candina	4.500	Id.
1 Junio	cargando	Ntra. Sra. del Carmen.	3.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
14 Mayo	30 Mayo	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
16 id.	4 Junio	Abando	2.600	Vallcarca.
21 id.	9 id.	R. Alonso R	3 500	Barcelona.
23 id.	cargando	Sotón	1.900	Bilbao.
31 id.	esperando	Santirso	1.000	Cádiz.
6 Junio	»	G. Fierro.	2 350	Motril.
7 id.	»	Monchu	2.350	Sevilla.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.º TURNO =====				
21 Mayo	28 Mayo	Ciaño	2.500	Motril.
21 id.	4 Junio	Contra maestre Casado	1.900	Ferrol.
2 Junio	cargando	Mina Piquera.	5.400	Barcelona.
6 id.	esperando	Villamanrique	1.200	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
18 Mayo	28 Mayo	Marta Junquera	620	Santander.
19 id.	31 id.	Everest	650	Id.
24 id.	2 Junio	Juan Artaza	580	Pasajes.
24 id.	4 id.	Alejandro	400	San Sebastián.
4 Junio	7 id.	Hernani	420	Id.
5 id.	9 id.	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
8 id.	cargando	Alejandro	400	San Sebastián.
8 id.	esperando	M. Junquera	620	Vigo.
8 id.	»	Juan Artaza	580	Pasajes.
9 id.	»	Astillero	470	San Sebastián.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
28 Mayo	30 Mayo	F. L. de Ibarra	4.600	Valencia.
28 id.	30 id.	Hernani	400	San Sebastián.
30 id.	31 id.	Sama	4.040	Bilbao.
31 id.	31 id.	Llodio	900	Id.
6 Junio	7 Junio	M. Carrio.	4.100	Valencia.
6 id.	9 id.	V. de Chávarri	4 600	Bilbao.
===== MUSEL - NORTE.— CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
17 Mayo	30 Mayo	Contra maestre Casado	2 100	Ferrol.
17 id.	31 id.	Norte.	1.200	Barcelona.
18 id.	30 id.	Artiba Mendi.	3 700	Sagunto.
21 id.	26 dí.	Compostela	2.000	Bilbao.
21 id.	26 dí.	Ciaño.	2 500	Motril.
21 id.	9 Junio	R. Alonso R.	1.350	Barcelona.

GIJON

s puertos desde el 25 de Mayo al 10 de Junio de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
24 Mayo	30 Mayo	Mont Seny	840	Pasajes.
26 id.	29 id.	Brens	40	Villagarcía.
30 id.	4 Junio	Rosita	140	Santander.
31 id.	cargando	Río Miera	1.000	Bilbao.
31 id.	4 Junio	Alberto	600	Corcubión.
1 Junio	6 id.	Compostela	2.000	Bilbao.
1 id.	7 id.	Iciar	620	Pasajes.
1 id.	9 id.	Ntra. Sra. del Carmen	2.000	Barcelona.
2 id.	9 id.	Ruda	480	Vigo.
2 id.	6 id.	Lolina	400	Zumaya.
4 id.	9 id.	Mont Seny	860	Pasajes.
4 id.	4 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
5 id.	7 id.	Lola	220	Zumaya.
5 id.	cargando	Sud	4.500	Valencia.
6 id.	esperando	Viilamanrique	1.350	Vallcarca.
7 id.	9 Junio	Sama	1.000	Bilbao.
7 id.	9 id.	Cervantes	214	Santander.
8 id.	esperando	Luis Vives	160	Coruña.
8 id.	»	Belarmina	140	Id.
8 id.	»	Compostela	2.000	Bilbao.
9 id.	»	Numa	4.400	Barcelona.
9 id.	cargando	Nieves	100	Vigo.
9 id.	esperando	María Isabel	110	Id.
9 id.	9 Junio	Mina Sorriego	160	Santander.

===== GIJÓN - DARSENA.—F. C. DE LANGREO =====

14 Mayo	25 Mayo	Jone Miren	180	Zumaya.
14 id.	25 id.	Ineschu	180	San Sebastián.
14 id.	28 id.	San Jorge	250	Bilbao.
18 id.	30 id.	Begoña 7	210	San Sebastián.
19 id.	31 id.	Manuel	240	Bilbao.
19 id.	31 id.	Belarmina	130	Coruña.
21 id.	4 Junio	Airoso	130	Ferrol.
21 id.	2 id.	Carmen	230	Santander.
21 id.	6 id.	Concepción Hevia	220	Zumaya.
28 id.	6 id.	Anita	220	San Sebastián.
28 id.	7 id.	Aller	200	Zumaya.
30 id.	9 id.	Monte Faro	180	Bilbao.
31 id.	9 id.	Josefa Mari	230	Coruña.
31 id.	cargando	Juanito	160	Id.
6 Junio	esperando	Jone Miren	180	Gueteria.
6 id.	»	Ineschu	180	San Sebastián.
7 id.	»	Antonietta	130	Bilbao.
8 id.	»	Sisarga	150	San Sebastián.
8 id.	»	Dionisia	260	Bermeo.
8 id.	»	Víctor	115	Lequeito.
8 id.	»	Edurne	200	Deva.
8 id.	»	Zubieta	160	Zumaya.
8 id.	»	San Eduardo	300	San Sebastián.
8 id.	»	Rosita	140	Santander.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Mayo.				
17 Mayo	21 Mayo	Caruso	1.349	Pasajes.
18 id.	21 id.	Lolina	420	Id.
6 id.	22 id.	España núm. 3	2.700	Cartagena.
17 id.	22 id.	Peña Rocías	2.486	Alicante.
19 id.	22 id.	Nervi6n	923	Bilbao.
21 id.	22 id.	Quenje	7	Coru6a.
20 id.	22 id.	México	2	Gij6n.
20 id.	22 id.	Margarita	10	Cedeira.
16 id.	22 id.	Río Turia.	20	Bermeo.
22 id.	23 id.	Arnao	136	Requejada.
22 id.	23 id.	Río Navia	20	Navia.
23 id.	25 id.	Luis Adaro	3.311	Sevilla.
22 id.	25 id.	Inogedo	414	Pasajes.
24 id.	25 id.	Recalde	2	Navia.
24 id.	26 id.	Nuria R.	3.610	Alicante.
24 id.	26 id.	Pepín.	520	Ceuta.
25 id.	26 id.	Lolina	20	Puentedeume.
22 id.	28 id.	Guillermo Schulz.	3.634	Tarragona.
25 id.	28 id.	Caruso	1.340	Bilbao.
21 id.	29 id.	Roberto	200	Zumaya.
24 id.	30 id.	José Tartiere	3.479	Bilbao.
27 id.	30 id.	Arnao	136	Requejada.
TOTAL...			24.739	
1.^a decena de Junio.				
1 Junio	1 Junio	Zubleta	2	Vegadeo.
1 id.	2 id.	Caruso	1.342	Bilbao.
5 Mayo	2 id.	Corme	136	Coru6a.
1 Junio	2 id.	Arnao	146	Requejada.
1 id.	2 id.	Río Turia.	20	Bermeo.
1 id.	4 id.	Asturias	72	Luarca.
24 Mayo	5 id.	Ram6n	3.718	Mah6n-Valencia-Gandia.
3 Junio	5 id.	José Navia Osorio	1.434	Gandia.
1 id.	5 id.	Chacartegui	80	Camposanco.
5 id.	5 id.	Arnao	147	Requejada.
1 id.	6 id.	Inogedo	461	Id.
5 id.	7 id.	Anciola	1	Luarca.
6 id.	8 id.	Caruso	1.362	Pasajes.
29 Mayo	8 id.	Boal	56	Luarca.
7 Junio	8 id.	Arnao	105	Requejada.
TOTAL...			9.082	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Mayo.				
22 Mayo	23 Mayo	Jaime Girona.	1.519	Bilbao.
22 íd.	23 íd.	El Caudal	1.035	Santander.
22 íd.	24 íd.	M. de Urquijo.	2.093	Bilbao.
25 íd.	27 íd.	Jaime Girona.	2.353	Id.
19 íd.	27 íd.	Marzo	1.860	Alicante.
26 íd.	27 íd.	Aurora	1.006	Bilbao.
22 íd.	27 íd.	Lekeitiara	215	Id.
23 íd.	27 íd.	Elgueta	434	Id.
27 íd.	28 íd.	Astillero	488	San Sebastián.
23 íd.	28 íd.	Castro Urdiales	2.054	Alicante.
27 íd.	28 íd.	Bodón	856	Vigo.
27 íd.	28 íd.	El Caudal	1.063	Bilbao.
27 íd.	29 íd.	M. de Urquijo.	2.915	Id.
26 íd.	30 íd.	Nervión	977	Id.
29 íd.	30 íd.	Monchu	2.128	Id.
26 íd.	31 íd.	José María	508	Id.
TOTAL....			21.504	
1.^a decena de Junio.				
29 Mayo	1 Junio	Jaime Girona.	2.540	Bilbao.
1 Junio	1 íd.	Aurora	1.018	Id.
31 Mayo	1 íd.	Ana	292	Pasajes.
1 Junio	2 íd.	M. de Urquijo.	2.729	Bilbao.
30 Mayo	2 íd.	Elgueta	439	Id.
31 íd.	5 íd.	El Caudal.	1.062	Id.
29 íd.	5 íd.	Monchu	1.996	Id.
4 Junio	5 íd.	Goya.	115	Deva.
3 íd.	5 íd.	Zuloaga	211	Bilbao.
1 íd.	6 íd.	Aurora	891	Id.
4 íd.	6 íd.	Juanes	192	San Sebastián.
6 íd.	7 íd.	M. de Urquijo.	2.440	Bilbao.
5 íd.	7 íd.	Pepe	115	Vigo
6 íd.	8 íd.	Jaime Girona.	2.098	Bilbao.
5 íd.	9 íd.	José María	509	Id.
6 íd.	9 íd.	Lekeitiara	208	Id.
8 íd.	9 íd.	Aurora	1.030	Id.
7 íd.	10 íd.	Elgueta	426	Id.
TOTAL...			18.311	

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 Mayo y 1.^a de Junio de 1934

	3. ^a DECENA	1. ^a DECENA	
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	8.699,63	9.421,84
	Id. 2. ^o	7.097,61	4.489,30
	Id. 3. ^o	5.189,40	5.229,40
	Id. 4. ^o	2.797,10	1.196,95
	Grúas chicas.....	550,68	368,37
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	26.437,78	21.381,78
	Grúas chicas.....	4.013,13	1.733,51
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	2.582,14	2.200,27
	Muelles.....	501,00	392,00
Totales en las dos decenas.....		57.868,47	46.413,42
AVILÉS.....		24.739,00	9.082,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		21.504,00	18.311,00



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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Cabo Prior». — Casco de acero, de 986 toneladas de registro bruto y 675 netas. Construído en el año 1891. Vendido por los Sres. Ibarra y C.^a, de Sevilla, a desguazadores españoles en 35.000 ptas.

Vapor «Cabo Roca». — Casco de acero, de 1.582 toneladas de registro bruto y 1.136 netas. Construído en el año 1892. Vendido por los Sres. Ibarra y C.^a, de Sevilla, a desguazadores españoles en 75.000 ptas.

Vapor «Tangoreño». — Casco de acero, de 873 toneladas de registro bruto y 527 netas. Construído en el año 1918. Vendido por los Sres. Uriarte y C.^a, de Bilbao, a desguazadores españoles.

Vapor «Everest». Casco de acero; de 701 tons. de registro bruto y 322 netas. Construído en el 1888. Vendido por José Castro Gacio, de Gijón, a Pero Sanz y Hermanos, de Bilbao, para su desguace.

DOS MEMORIAS

El Secretario de la Junta de Obras del Puerto, D. Federico Hulton González, ha tenido la amabilidad de enviarnos un ejemplar de la Memoria editada por dicha entidad conteniendo datos del servicio administrativo y estadístico del puerto en los últimos años y especialmente en 1933.

De esta memoria nos ocupamos en otro lugar de este número, glosando sus más interesantes datos.

Agradecemos al Sr. Hulton su atención al remitirnos tan interesante documento.

También D. Tomás Benet y Benet, director-gerente de la Mutua de Seguros de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca nos ha remitido una Memoria de esta entidad correspondiente al ejercicio de 1933, que contiene datos muy interesantes de los progresos de la misma y acusa un ba-

lance muy favorable para los mutualistas. Agradecemos la amabilidad del Sr. Benet.

RECAUDACIÓN DE LAS ADUANAS

La obtenida por las de Asturias durante el mes de mayo último, fué la siguiente: Gijón, 2.067.087,67 pesetas; Avilés, 185.532,72; San Esteban de Pravia, 30.527,47; las demás subalternas, 10.742,23.

Diferencia en menos con relación a igual período de 1933, 398.217,70 pesetas.

ÓBITO SENTIDO

En Alicante dejó de existir cristianamente el señor D. Juan Santana Pastor, padre político del Capitán de la Marina mercante, don Miguel Morales Almiñana, colaborador de esta Revista.

Enviamos a nuestro distinguido amigo y familia, el más sentido pésame.

OTRA TRABA A LA LIBERTAD DE LOS MARES

Se comenta en Inglaterra el proyecto de ley aprobado ya por las Cámaras de los E. U. y con el refrendo presidencial, reservando al tonelaje nacional el transporte de la producción nacional efectuada o exportada con la ayuda de los créditos del Gobierno. La noticia ha hallado eco en la Cámara de los Comunes, en Inglaterra, donde causa la natural alarma, pues no existe en ninguna parte una ley parecida regulando y trabando el tráfico.

BUQUES DESGUAZADOS

Los 56 vapores desguazados durante el mes de marzo último, comprendieron un tonelaje total de 205.935. Este total se distribuyó así: 14 vapores ingleses, 65.506 tons. gruesas; 11 norteamericanos, 60.644; 8 noruegos, 15.351; 5 japoneses, 20.355; 4 españoles, 6.516; 2 fran-

ceses, 3.037; 2 italianos, 6.131; uno cada uno de estos: alemán, 354; belga, 1.098; chino, 4.214; finés, 2.196; griego, 4.810; holandés, 7.188; letón, 1.252; panameño, 3.486; polaco, 2.376; turco; 1.432.

EL PROBLEMA DE LA NAVEGACIÓN SUBVENCIONADA —

Con respecto a la política de subsidios a la marina es interesante conocer algunas opiniones frecuentemente citadas en la prensa inglesa, de las que transcribimos resumidos algunos párrafos muy substanciosos y significativos:

«¿Es que vamos a permitir—dice Lord Melchet—que nuestra flota mercante sea barrida de los mares, por las flotas de unos cuantos países en bancarrota?»

«Si hubiésemos tenido a tiempo una política de protección, podríamos evitar los subsidios, pero ya es demasiado tarde para pensar en lo pasado. Entretanto, el principio de la

supervivencia de los más aptos, se está dando con mortales efectos en favor del tonelaje extranjero subsidiado.»

«La única política positiva debe ser una política Imperial, simple y sin provocaciones. Todo buque extranjero que transporte mercancía a Inglaterra u a otra parte del Imperio, debe pagar derechos, derechos que pueden ser menores para aquellos países que mejor se comporten con nosotros: un Imperio libre para una flota imperial.»

EL TONELAJE SUECO AMARRADO

Ha habido alguna reducción en el tonelaje sueco amarrado durante el mes de abril, por efecto del tráfico creciente en el Báltico, sobre todo para buques de pequeño tonelaje.

En 1.º de mayo, había 205 buques, por 405.000 tons. peso muerto, amarrados; en 1.º de abril, estas cifras eran 273 y 509.000 tons. respectivamente. El tonelaje amarrado el 1.º de abril de 1933 era de 463.000 tons.

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

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

Capitales asegurados: 33.686.860 PESETAS.
Sinistros pagados: 1.900.336,45 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: 7.740.204 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1933

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1933

HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

Talleres mecánicos especializados en reparaciones para buques pesqueros.

Construcción de máquinas marinas, máquinas para dinamos, centrifugas, etc., etc.

Telegramas: OJEDA

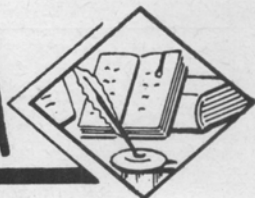
TELÉFONO N.º 19-37

ARTILLERIA N.º 46

GIJÓN



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



NOMBRANDO TRIBUNAL PARA LOS EXÁMENES DE CAPITANES Y PILOTOS

Ilmo. Sr.: En cumplimiento a las disposiciones vigentes sobre Tribunales de exámenes de Capitanes y Pilotos de la Marina mercante, para juzgar los correspondientes al segundo semestre del año actual,

Este Ministerio ha acordado nombrar el siguiente Tribunal:

Presidente, el Inspector Jefe de segunda del Cuerpo general de Servicios marítimos y Jefe de la Sección de Hidrografía y enseñanzas náuticas, D. Manuel Pastor Tomasety.

Secretario, el Profesor de Cosmografía y Navegación de la Escuela Náutica de Cádiz y Capitán de la Marina Mercante, D. Mario Vallejo Juarrero.

Vocales: Por los Capitanes, D. Ramón de la Mar Urrutia, y como suplente, D. Blas Alonso Herran.

Por los Navieros: D. Pedro Goirigolzarri y Arambalza, y como suplente, D. Martín Ellacurria y Larrauri.

Comenzarán su actuación el día 25 próximo en la Escuela Náutica de Barcelona; el Presidente del Tribunal comunicará oportunamente a los Delegados marítimos y Directores de las Escuelas Náuticas de Bilbao y Cádiz, respectivamente, la fecha en que dará principio su actuación en dichos puertos.

El Tribunal de referencia ajustará su conducta y actuación en todo lo de su competencia, a lo legislado sobre la materia.

Las Delegaciones Marítimas y las Escuelas Náuticas remitirán al Presidente del Tribunal los certificados de días de mar, Diario de Navegación y Cuadernos de Cálculos de los solitantes, los que serán examinados y revisados por el Tribunal, el cual eliminará de prestar examen a quienes no reunieran las condiciones reglamentarias.

Por imposibilidad material de cumplimentar la Real orden de 8 de Agosto de 1930, sobre exigencia de los cincuenta días de vela para poder prestar examen y cuya consecuencia ha sido incumplida hasta ahora, se deja provisionalmente en suspenso la referida disposición.

Los candidatos podrán solicitar examen en el puerto en donde deseen prestarlo, hasta las catorce horas del día anterior a aquel en que se constituya el Tribunal en la Escuela Náutica del puerto de referencia.

El candidato desaprobado en sus exámenes para Piloto o Capitán no podrá presentarse nuevamente a examen dentro de la misma convocatoria.

Los ya aprobados en sus exámenes prácticos para Pilotos en convocatorias anteriores, presentarán el justificante correspondiente.

Esta comisión de servicio será indemnizable para el Presidente y Secretario, con derecho a las normas reglamentarias, con arreglo a su categoría y para los Capitanes de la Marina mercante, Vocales en dicho Tribunal, con la categoría de Subinspector, por un plazo máximo de tres meses, en la forma reglamentaria.

Madrid, 30 de Mayo de 1934.

LOS BUQUES AL SERVICIO DE PUERTOS TENDRÁN QUE CON- SUMIR CARBÓN NACIONAL :-:

Con motivo de un recurso interpuesto en debida forma,

Este Ministerio de Industria y Comercio, con fecha 7 de febrero último, resolvió revocar el acuerdo recurrido del Comité Ejecutivo de Combustibles, que declaró incluida en los preceptos del Decreto-ley de 6 de agosto de 1927 a la industria ejercida por el recu-

rente en el interior del puerto del Ferrol.

Pero la disposición dictada exclusivamente para un caso particular, contra el cual no se ha formulado protesta ninguna, se presta por su redacción a dudosas interpretaciones en cuanto se refiere a casos parecidos, pero no siempre idénticos, y esto hace preciso una declaración ministerial que interprete fielmente el espíritu de aquella resolución y defina para lo sucesivo el caso general.

En su consecuencia,

Este Ministerio de Industria y Comercio, vistos los preceptos contenidos en el título II de la base 6.^a del Decreto de 6 de agosto de 1927 y en el artículo 11 del Reglamento

de 13 de octubre de 1933 para la aplicación de la ley de Protección y fomento de las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de julio de 1909, se ha servido disponer, como aclaración y con carácter general, que las naves propiedad de naviero, armador o propietario nacional dedicadas a los servicios de puertos y al tráfico interior de éstos, al igual que en los de bahías, radas, ríos y canales, están obligados a consumir carbón nacional procedente de minas acogidas al Régimen de la Economía del Carbón establecido en el Decreto de 6 de agosto de 1927, ratificado en 14 de octubre de 1931.

Madrid, a 23 de mayo de 1934.



Lubrificantes "Atlantic"

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

GIJÓN

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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



Y TIPOS MONOPOLIO

CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES

Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3

Almacenes: Sanz Crespo

GIJON

Andrés Ruiz de Velasco

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

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05
Apartado N.º 201

Telegramas }
Telefonemas } **"RUIDEVELASCO GIJÓN"**

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

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

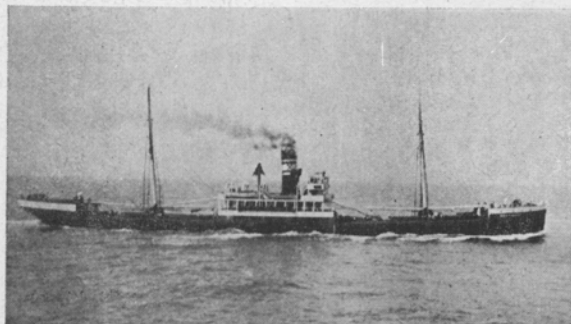
Telegramas } **RUSANCO**
Telefonemas }

TELEFONO 11.354
APARTADO 145

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

MADRID

Peligros, 9



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS

VAPORES:



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

GRANDES TALLERES MECÁNICOS GARCIA Y CANGA (LTDA.)

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

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METALICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

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

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A.-SANTANDER

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



La Unión y El Fénix Español
 (Compañía de Seguros)

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

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA + CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ

COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad, 49

Teléfono 2938

Particular 1496

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

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

Para pedidos dirigirse a

D. Miguel Morales Almiñana

Capitán de la Marina Mercante

Lista de correos - **CADIZ**

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 ptas.

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS
 DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJON

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS
 DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas **PRENDES**

NICANOR NOVAL HEVIA
G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

DE
VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 - Teléfono 2256

SANTANDER

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

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

GIJON

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

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 }

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

VAPORES:
Caruso... 1.350 Tons. } Aida..... 350 Tons.
Iolina ... 400 } Margarita. 270
Africana.. 150

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :: Lancha «Electra»
Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

GIJÓN

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

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

TELEG. }
TELEF. } ALEGRE
CABLE. }

A. B. C. code 6.ª Edic.

TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono. . . 10.435.— San Sebastián

» . . . 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
natarlo de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

NETOL

LIMPIA METALES SUPREMO

VENTA EN DROGUERIAS
FERRETERIAS Y EFECTOS NAVALES

Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de 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° de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL».—Para pinturas de buques de hierro y acero.—Cerca del 90% de la flota mundial emplea esta patente.

«NAVY BRAND».—Composición muy fuerte para el mismo uso y adecuada para navegaciones en aguas 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.

«BLANKETTING».—Pintura para costados de buques.

«DAMPING».—«GOLINE». Esmalte «SUNLIGHT».

«ANTIRUST». «ESMALTES PARA JUGUETES».

«ANTIRAY». «BARNICES SECADO AL AIRE».

«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».

«BARNICES 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 MAS BARATAS.

Oficinas
Bilbao
BILBAO

en todos los puertos del MUNDO para suministrar nuestras patentes. Hacemos depósitos, además, en las principales poblaciones de España

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