



★  
CONGRESO  
INTERNACIONAL  
MUSEL  
PIDE A GRITOS  
UN "STELLA  
MARIS CLUB"  
SANTANDER:  
NUEVO CLUB



ORGANO OFICIAL DEL A. DEL MAR  
EN ESPAÑA



## ★ ALEMANIA

### ● HAMBURGO

Ha llegado al "Stella Maris" de Hamburgo, Centro Nacional del A. M., el capellán francés, monseñor l'Abbe Jean Donnier. En la actualidad, además del P. Feltmann, capellán del puerto, se encuentran un capellán italiano y este francés. Entre los tres pueden resolver cualquier problema en cualquier idioma en este puerto, uno de los más internacionales del mundo.

## ★ AUSTRALIA

### ● ADELAIDA

Una carta de la Dirección Nacional de Australia comunica la bendición de la flota pesquera, en Puerto Adelaida, celebrada a fin de año. La ceremonia fué organizada por el Apostolado del Mar, con la intención de que se celebre todos los años, y en otros puertos de Australia. Asistieron unas 5.000 personas, resultando un acto impresionante.

# EL A. M. EN EL MUNDO

### ● SYDNEY

En Sydney, unos 5.000 marinos asistieron a las misas especiales, celebradas en el puerto con motivo del "Día de la Comunión General de los Marinos". Un reportaje describe este acto como la "ceremonia espiritual de más éxito celebrada entre los marinos". De Sydney también nos llegan noticias de la prosperidad de la Sociedad de Marinos de las Costas de Australia. Solamente en esta ciudad, tres marinos han vuelto a practicar la religión, ya olvidada, y más de 400 marinos de la costa australiana se han enrolado en esta organización. La actividad de la base en tierra S.O.A.C.S. queda demostrada claramente por las 1.200 publicaciones católicas repartidas mensualmente en el puerto de Sydney. Townsville, Cairn y Geelong también están progresando notablemente.

## ★ CANADA

### ● MONTREAL

Las últimas noticias de Saint Lawrence, son los adelantos técnicos del cine del Club Marítimo Católico de Montreal.

El Comité de deportes informa que se han jugado 287 partidos de fútbol entre los equipos formados por las tripulaciones de los barcos que visitan este puerto.

## ★ CHINA

### ● HONG-KONG

Una falta de medios es el mayor impedimento para el desarrollo del Apostolado del Mar entre las multitudes de este puerto. El P. O'Dwyer, S. J., se ha visto forzado a abandonar su proyecto de erigir un nuevo club por falta de recursos, aunque el sitio estaba ya preparado. Mientras no se resuelva este problema se sigue utilizando, para las visitas de los marinos, el Club Católico de San Nicolás.

La lancha A. O. S. del "Stella Maris", cuya vista es tan familiar entre los barcos anclados en el puerto y los embarcaderos, ha llegado a su fin. Será reemplazada por una nueva.

## ★ ESPAÑA

### ● BARCELONA

En el Club "Stella Maris" del Apostolado del Mar de Barcelona, el 25 de abril, cumplieron con el Precepto Pas-

llevar a efecto entre los marinos enfermos, algunos hospitalizados y familias necesitadas de la parte del mar. El "Stella Maris" de Barcelona, que la Iglesia en el mar, está siempre con sus brazos abiertos para acoger generosamente a todos los marinos y pescadores del mundo entero. Tanto los alumnos de Náutica y Máquinas, marinos y Barcelona entera, por deber de gratitud y caridad han de contribuir con la misma generosidad a esta Obra Internacional, que tan espléndidamente está fundada para todos sus hijos del mar.

## ★ FRANCIA

### ● NANTES

El viejo Club de Marinos de Nantes va a desaparecer. Ha expirado el plazo del último arrendamiento. Va a ser construido uno nuevo, mejor situado, en cuanto se reúnan los fondos necesarios.

### ● BURDEOS

En Burdeos también se precisan fondos para proveer al Hogar del Marino de sillas, cortinas, manteles, etc... nuevos. Las reformas llevadas a cabo el año pasado en este club de Burdeos, han resultado de gran utilidad para los marinos que lo visitan. El P. Theodore-Marie Ageorges O.F.M., está muy satisfecho de poder informar que el Club se convierte de día en día, en un centro internacional para los marinos.

## ★ INGLATERRA

### ● LONDRES

La reunión anual de Capellanes de Puerto se ha celebrado el pasado día 26 de enero en el K.S.C. Club de Londres, presidida por S. E. el Cardenal William Goodfrey, Presidente nacional del A.M.; también asistieron S. E. el Obispo Ruderham, Promotor Nacional del A. M., Padre O'Connor, Secretario Nacional, y once capellanes más.

Su Eminencia fué recibido por el Promotor Nacional quien, al mismo tiempo, le felicitó en nombre del A. M., por su nueva elevación al Colegio Cardenalicio y le agradeció que, a pesar de sus muchas ocupaciones, siga trabajando con tanto interés en este apostolado.

También dieron una especial bienvenida al P. Jhon Harding, nombrado recientemente capellán del puerto de Silvertown, área de los muelles de Londres.

En esta reunión se presentaron informes de las condiciones y organización del trabajo en los puertos allí representados. La impresión general fué de que

(Continúa en la contraportada interior)





ORGANO OFICIAL DEL APOSTOLADO DEL MAR EN ESPAÑA



## DIRIGE:

Xavier de Esquíbel

## ESCRIBEN Y COLABORAN:

Todos los Capellanes del Apostolado del Mar en el mundo

Los marinos que lo deseen

## DIRECCION ARTISTICA:

José María Ruiz

## JEFE DE REDACCION

## Y ADMINISTRACION:

José Trigo Díaz

EDITADO POR LA DIRECCION  
NACIONAL DEL APOSTOLADO  
DEL MAR EN ESPAÑA

## DIRECCION y ADMINISTRACION:

García Barbón, 33-1.º

Teléfono 6900

V I G O

## SUSCRIPCION ANUAL (6 números):

ESPAÑA: 36 Pesetas

EXTRANJERO: 1 dólar

NUMERO SUELTO: 7 Pesetas



## XIII Congreso Internacional

DEL 1 al 4 de octubre de este año va a celebrarse, por decisión de la Sagrada Congregación Consistorial, el XIII Congreso Internacional del Apostolado del Mar, bajo la presidencia del Eminentísimo Cardenal Marcello Mimmi. Por decisión de la misma Sagrada Congregación le cabe a España el honor de haber sido designada como sede de este gran Congreso, y Vigo, el puerto escogido, se esfuerza desde ahora en que las jornadas sean de la mayor eficacia, tanto para los asistentes como para la Obra Internacional en general.

A lo largo de lo que va de siglo se han celebrado ya doce Congresos Internacionales de nuestro Apostolado, pero hemos de afirmar que ninguno ha tenido la importancia trascendental de éste. Y es que desde el año 1950 en que se celebró en Roma el Congreso anterior hasta hoy ha avanzado mucho en realizaciones el Apostolado del Mar y, sobre todo, porque hasta hace muy poco tiempo, era el A.M.I.C. (Apostolatus Maris Internationale Concilium) el que llevaba desde Glasgow la dirección universal de la Obra, y ahora, por acuerdo del Congreso de Roma, esta dirección universal se lleva desde Roma y por la Sagrada Congregación Consistorial.

Es, pues, el Congreso de Vigo el primero que se celebra dirigido directamente por Roma.

Esto bastaría para darnos cuenta de su importancia, que crece más aun si pensamos en la necesidad de su celebración para que nuestra Obra marche con paso firme y abriéndose nuevos horizontes en los múltiples aspectos a ella encomendados. Es mucho lo que queda por hacer, puesto que el A. M., confesémoslo sinceramente, está, sobre todo en España, en sus comienzos. Y este quehacer incumbe tanto a los capellanes como a los mismos marinos. Si no queremos construir un edificio, todo lo grandioso que se quiera, pero completamente teórico, sin vida, artificial, han de ser los mismos marinos quienes expongan sus puntos de vista, que son vida, a los responsables de esta Obra.

El XIII Congreso Internacional del A. M. es el Congreso de los marinos, el Congreso en que deben estar representados todos nuestros hombres de la mar, tanto mercantes como de pesca, no tan sólo de las ocho regiones de España, sino de todo el mundo. Todos ellos tendrán oportunidad de exponer sus problemas en un ambiente de comprensión, de camaradería. Resulta muy cómoda para muchos la crítica negativa, el desacuerdo sistemático con todo lo establecido. He aquí que la Iglesia, en su afán de acercarse más y más a sus hijos, nos ofrece una magnífica ocasión de rectificar, si es preciso, de renovar métodos y teorías.

## SUMARIO:

XIII Congreso Internacional, pág. 1.—XXI Concilio Ecueménico, pág. 2.—S. Juan XXIII y los hombres de mar, pág. 3.—Museo pide a gritos un "Stella Maris Club", págs. 2-4.—Programa general del XIII Congreso Internacional, pág. 5.—J. M. C., págs. 6-7.—El navegante solitario, pág. 7.—Del mundo aparte, que es el mar, pág. 8.—G. M. F., págs. 9-10.—Más sobre la energía atómica en la mar, pág. 11.—Nuevo Club del A. M. en Santander, págs. 12-13.—Nuevas formas de arroste, págs. 14-15.—La Iglesia y el marino, pág. 17.—Síntesis marinera de Prensa, págs. 18-19.—La Ley del Mar, págs. 20-21.—Por esos siete mares, págs. 22-23.—Ficno y marca, pág. 24.

# XXI CONCILIO ECUMENICO

Un periodista francés, obrando un poco a la ligera, informó a sus lectores con este título que le pareció llamativo: "El XXI Concilio responde al XXI Congreso del Partido Comunista". En el XXI Congreso del Partido Comunista se repitió sin cesar esta consigna: "Educar a la juventud en el odio al enemigo". En el Concilio Ecu­ménico sólo habrá amor, paz, espiritualidad, y su único enemigo será la maldad, el error, el pecado, enemigo que se encuentra no sólo en el ámbito comunista, sino de todo el mundo.

S. S. Juan XXXIII hizo que el mundo se estremeciese de sorpresa y alegría aquel 25 de enero en que dió la sensacional noticia. De la importancia que en la Iglesia se concede a un Concilio Ecu­ménico habla su reducido número—se han celebrado XX en XX siglos—y se le concede la misma veneración que a las Sagradas Escrituras.

Cuando Juan XXXIII subió al trono, el mundo creyó, movido por cálculos meramente humanos, que la Providencia no sería tan pródiga que nos regalase un Pontífice excepcional a cada paso. La sombra ingente del Pontífice difunto se proyectaba aún en sus mentes. En nuestros días pesan más las cualidades humanas de quien ocupa una jerarquía, un puesto, que la jerarquía misma. Es el fenómeno actual del "culto a la persona-

lidad". Y hoy conocemos ya bastante a Juan XXXIII, conocemos su cultura humanística, sus éxitos diplomáticos, su gran conocimiento de los ambientes políticos y de los problemas del mundo oriental y occidental, sus trabajos de erudito. Pero no en vano rogó en 1953 a los venecianos: "Por caridad, no veáis en mí al diplomático, sino al Pastor de vuestras almas". Y es así como su rasgo característico es su gesto y su sonrisa que se nos han hecho ya tan familiares, es su sencillez impresionante, su humor lleno de caridad cristiana.

No nos desviemos en nuestros juicios y apreciaciones, no insistamos *exclusivamente* en su alegre afabilidad, en su franqueza paternal, en su corazón de "padrazo". Gracias a Dios nuestro Padre es así, pero es mucho más que eso. Su personalidad queda incompleta si la reducimos únicamente a esas características dejando a un lado su cultura, su energía y su firmeza, una personalidad verdaderamente providencial, modelada con mimo por Dios para la hora presente.

El Papa de la bondad parece ser que se conmovió y lloró en el Cónclave, pero después ha empuñado con pulso firme, con serenidad y valentía el timón. En pocos meses ha adoptado una serie de medidas trascendentales que no vamos a enumerar. Únicamente queremos

recordar el anuncio sensacional de celebrar un Sinodo diocesano, reformar el Código de Derecho Canónico, promulgar el Código oriental, y finalmente convocar un CONCILIO ECUMENICO.

*La Unidad de la Iglesia en el momento actual.*—En el mundo hay novecientos millones de cristianos, pero de ellos pertenecen al Catolicismo 500.386.000 personas. El resto de los fieles cristianos están separados del catolicismo formando dos grandes grupos: 254.228.000 protestantes y 163.200.000 ortodoxos. Todos los responsables, aun de las Iglesias no católicas, llevan sobre sí la gran preocupación de la unidad. "Yo no veo razones por las que las Iglesias Apostólicas deban estar divididas, escribe el Metropolitano ortodoxo de Nueva York. No existe más que una Iglesia Apostólica. Sus divergencias podrían ser arregladas a través de los Concilios Ecu­ménicos". Por su parte, el Patriarca ortodoxo de Antioquia declaraba lo siguiente a un corresponsal de la A. F. P., en Damasco el 27 de enero último: "El Concilio así convocado debe ser presidido por el Papa, en su calidad de primero entre iguales". Finalmente en el Mensaje de Atenágoras, Patriarca Ortodoxo de Constantinopla, en contestación al mensaje navideño del Papa pidiendo la unidad de las Iglesias leemos lo siguiente: "Este trono tan santo, apostólico y ecuménico, y Nos personalmente, en oración continua por la unidad de la Iglesia, saludamos con júbilo toda llamada sincera por la paz provenga de donde sea y particularmente cuando esta llamada, quede bien claro, viene de un centro cristiano como el de la antigua Roma".

Habrà que vencer muy serias dificultades, tanto de orden doctrinal como y sobre todo, sentimental, pero siempre constituirá un gran avance hacia la Unión—pesadilla de Nuestro Señor Jesucristo—este esfuerzo desbordante de caridad de nuestro Santo Padre. Su actitud no puede fracasar en absoluto entre los cristianos auténticos, sinceros, de buena voluntad. Todo ello aparte de los grandes beneficios que sin lugar a dudas ha de reportar dicho Concilio para el seno mismo de la Iglesia Católica.

No pueden inhibirse los capellanes del Apostolado del Mar de considerar las condiciones económicas y sociales de los hombres de mar.

Ni se limitarán a su consejo o consuelo. Dentro de las normas vigentes fomentarán la creación de organizaciones de tipo social católico.

(Comisión Episcopal del A. M.)



# S. S. JUAN XXIII Y LOS HOMBRES DE MAR

## MUSEL pide a gritos un "STELLA MARIS CLUB"

Xavier de KRESALUTZ

Damos de todo corazón la bienvenida a los miembros del II Congreso Mundial, para barcos de pesca, reunidos en Roma estos días, bajo los auspicios de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

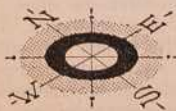
Los fines que os proponéis en el curso de estos trabajos no son puramente técnicos o económicos; existe un carácter eminentemente humano, que es proveer al mejoramiento de las condiciones de vida de los pescadores, de estos hombres que, en todos los tiempos, han tenido una existencia sumamente dura.

Los organizadores de vuestro Congreso han querido reunir a los constructores de barcos, arquitectos navales, armadores y pescadores para que, juntos, estudien los cambios que deben efectuarse en la construcción de los barcos de pesca, con vistas a mejorar la seguridad y el nivel de vida del personal de a bordo. Deseamos que estos esfuerzos se vean coronados por el éxito, pues la Iglesia, como Madre amorosa, se interesa por todo lo que tiende hacia el bien espiritual y temporal de sus hijos. Y, ¿cómo puede olvidarse de que Cristo, que vino al mundo a enseñarnos la salvación de los hombres, quiso elegir a la mayoría de sus Apóstoles entre los pescadores del Lago de Tiberiades y hacer, en reiteradas ocasiones, uso de su poder milagroso, en favor de esta humilde categoría de trabajadores?

Nos hemos tenido a menudo, en el curso de nuestras misiones en Grecia, Turquía y Francia, ocasión de entrar en contacto con las gentes de mar y comprobar, de cerca, las dificultades y los méritos de estas existencias consagradas a la pesca.

En Venecia, todos los años en la fiesta de San Pedro, era para Nos una gran emoción recibir de manos de la corporación de pescadores, el anillo que presentaban a su Patriarca, y del que Nos nos servíamos, con alegría, para la celebración de la Misa solemne de ese día en la co-catedral de Venecia.

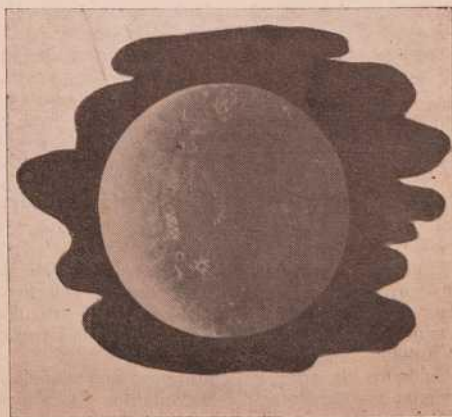
Quiero deciros con esto, que vuestros trabajos son aceptados con Nuestra más acogedora benevolencia y que Nos invocamos, de todo corazón, sobre ellos la abundancia de divinas bendiciones.



Musel, el primer puerto mercante de España con una población flotante anual de 150.000 hombres, aparte de varios miles de obreros en tierra, necesita urgentemente un club del Apostolado del Mar.

Musel, lo saben todos los marinos españoles, queda aislado de la ciudad, y, fuera de las «tascas» que rodean el puerto, no hay lugar en que puedan entretenerse nuestros marinos. El primer puerto carbonero de España, que embarcó el año pasado 2.780.000 toneladas—el 60% del embarque de combustibles nacionales se realiza aquí—, está completamente abandonado en el orden social y religioso. Cada día es mayor la importancia de este puerto, aumentando el movimiento de hierros, minerales del sur, fosfatos, cementos y cales. Lo mismo se diga de embarcaciones de pabellón extranjero, sobre todo alemanes.

Por mucho que nos esforzamos no logramos comprender el aslamiento a que se ha condenado este puerto, máxime cuando en otros puertos españoles que ocupan el quinto o sexto lugar en movimiento portuario se han esforzado o se esfuerzan, tanto la Iglesia como el Estado, en atender a las múltiples necesidades de los hombres de mar.





El puerto de El Musel, el puerto de más tráfico de nuestra Patria, nuestro primer puerto carbonero, registró el año 1957 un movimiento de 12.327 buques de todas las nacionalidades. Junto a los 2.755.000 toneladas de carbón embarcadas el año citado debemos consignar el millón y medio de toneladas de otras mercancías. Un puerto de primer orden, un puerto aislado de la ciudad, pues el antiguo tranvía que lo une a Gijón no puede ser tomado en serio, un puerto de características excepcionales para la creación inmediata y urgente de un Club del Apostolado del Mar.

Un Club Stella Maris, al estilo del tantas veces alabado por los marinos españoles de Rotterdam, tendría un éxito rotundo en este puerto, precisamente por sus características excepcionales. Las distancias son reducidas, el puerto está aislado de la ciudad, los barcos hacen escalas más bien largas. Un Club Stella Maris que contase con su hotel para las familias de las tripulaciones, con salas de recreo, con campos de deporte... en ningún puerto español es tan necesario como en este de El Musel.

Y al lado del club un servicio religioso eficiente. Que no se les haga aún más difícil a los marinos el cumplimiento de sus deberes religiosos poniendo estos servicios a horas incompatibles con su trabajo o, incluso, con su descanso. Muy bien nos parece que se atiendan las necesidades espirituales de tierra, pero no comprendemos ese abandono total, o casi total, a que se les condena a miles de hombres que viven en condiciones difícilísimas, para atender a otras necesidades tal vez

no tan urgentes. Nuestros superiores religiosos sabrán muy bien lo que hacen y conocerán el problema de conjunto, pero es muy posible que no se hayan dado cuenta exacta de este problema que se abandona seguramente por no conocerlo, mientras se organizan y celebran actos religiosos, a nuestro juicio no de mucha importancia, y a los que asisten escaso número de ancianos y niños.

Sin querer inmiscuirnos en asuntos que no nos incumben, nos parece que toda la costa española, y en concreto el Apostolado del Mar Nacional, debería sacrificar otros planes y otras necesidades no tan apremiantes para dar solución a este ingente y urgente problema que tiene planteado el puerto del Musel. Con la cooperación de todos, marinos, Estado y Apostolado del Mar, el club Stella Maris del Musel debe ser una realidad. Pero un club que satisfaga todas las necesidades del puerto y que sea orgullo de España.

## LAREDO

### Convenio Colectivo en la Cofradía de Pescadores

El delegado provincial de Sindicatos había autorizado la iniciación del primer convenio sindical colectivo de trabajo, solicitado por 906 pescadores y 75 armadores, encuadrados en la Cofradía de Pescadores de Laredo, la más antigua de España.

Cubiertos de trámites oportunos, días pasados se reunieron en Laredo seis representantes de los pescadores e igual número de los armadores, bajo la presi-

dencia del señor De la Cruz González, designado por el delegado provincial de Sindicatos para dirigir las deliberaciones, que llevaron dos días.

Terminadas dichas reuniones, hubo acuerdo por unanimidad, y dicho primer convenio sindical colectivo comenzará a regir a partir de primero del próximo año, una vez sea firmado por la superioridad, y tendrá una validez de dos años, prorrogable por la tática.



# ANTE EL XIII CONGRESO INTERNACIONAL DEL APOSTOLADO DEL MAR

# PROGRAMA GENERAL

Las dos Comisiones designadas para preparar el XIII Congreso Internacional del Apostolatus Maris prosiguen los trabajos activamente. Por el momento podemos poner en vuestro conocimiento las siguientes informaciones.

Sin que esté definitivamente acordado, el programa será poco más o menos como exponemos a continuación a grandes rasgos:

1 de Octubre. — Esta jornada será consagrada a tres exposiciones: la primera tendrá como objetivo hacer una información sobre la actual situación religiosa del mundo marítimo internacional.

La segunda marcará las líneas generales de una pastoral marítima.

La tercera señalará el lugar que deben ocupar los seglares en la evangelización del mundo marítimo.

Todo ello, para que no resulte una "lección de gran maestro", será apoyado por el testimonio de los seglares.

2 de Octubre. — Esta será una jornada dedicada al trabajo en pequeños grupos, lo que favorecerá, al mismo tiempo, el intercambio de ideas, el conocimiento mutuo, y permitirá estudiar más ampliamente los diferentes sectores de actividades pastorales (alumnos de las Escuelas de Náutica y Máquinas, visitas a bordo, hogares y clubs-familias, etc.) y los métodos de educación y formación del laicado.

3 de Octubre. — En esta jornada se trazarán las directrices de un trabajo en común para los años próximos.

¿Cómo conseguir llevar a la práctica las diferentes secciones del A. M., cuya existencia tanto se ha deseado en la reunión del Secretariado Internacional del pasado mes de octubre?

Los seglares se reunirán también con este mismo objeto.

4 de Octubre. — Clausura del Congreso y Peregrinación a Santiago de Compostela.

## REPRESENTACIONES

A partir de ahora, cada Director Nacional deberá precisar el número de representantes o delegados de su país en el Congreso. Es conveniente que estén representados el mayor número posible de sectores del A. M., tanto sacerdotes como seglares.

## INFORMACIONES PRACTICAS

a) *Adhesión.* — Cada Director Nacional, mediante el boletín de adhesión, deberá indicar al Secretariado del Congreso —García Barbón, 33, Vigo— antes del 15 de agosto, el número preciso y exacto de los representantes de su país.

b) *Alojamientos.* — Los sacerdotes que lo deseen se podrán alojar en la "Casa Sacerdotal" de Panjón (a veinte minutos de Vigo). El precio de la pensión, comprendidos todos los servicios, incluso el del transporte, será de 100 pesetas diarias.

La pensión completa en los hoteles de 1.ª categoría (comprendidos todos los servicios, baño, etc.) oscilará entre 150 y 250 pesetas diarias.

c) *Guía del Congreso.* — Cada congresista recibirá, cuando notifique su asistencia, la guía del Congreso.

En esta guía se publicará el programa definitivo, horarios y todas las indicaciones relativas al Congreso.

d) *Participación en los gastos.* — Todos los congresistas, en señal de participación a los gastos generales, aportarán la suma de 100 pesetas.

Esta suma será entregada en el momento de llegada a Vigo.

e) *Secretariado del Congreso.* — El Secretariado del Congreso, a partir de ahora, os informará de todas las indicaciones necesarias para facilitar el desplazamiento, informaciones sobre horarios de trenes, avión, etc.

---

Entre los puntos principales acordados en dicho convenio figuran los siguientes:

En todas las costeras, el importe de la pesca capturada se distribuirá el cincuenta por ciento para el armador y el otro cincuenta por ciento para los tripulantes. También se fija la cantidad de pesca que se entregará a cada tripulante, así como los premios en metálico, según la pesca realizada. Concretamente, en la costera de la anchoa se señalan unos premios en metálico que oscilan entre las cinco pesetas por cada 1.000 pesetas de mercancía vendida, y las cuarenta pesetas cuando se superen las 21.000.

Asimismo, se estipulan los gastos, que son de cargo del armador y de los tripulantes, a parte iguales. La radio y el «gonio» de a bordo, que venían siendo abonados a partes iguales, correrán de cuenta exclusiva del armador.

En cuanto a la distribución de los objetos hallados en el mar, se acordó que dos tercios sean para los tri-

pulantes y el otro tercio para el armador. También se establecen en dicho convenio sindical los derechos y obligaciones que en otros aspectos del trabajo corresponden, tanto al armador como a los tripulantes.

Es de destacar la rapidez con que se han cubierto los diversos trámites de este primer convenio colectivo, que, en realidad, han durado dos días, lo que prueba la confianza y fe que en esta nueva conquista social han depositado los productores españoles, en este caso los pescadores laredanos, percatados de que a través de estos convenios colectivos sindicales se elevarán sus condiciones de trabajo, y, por tanto, su nivel de vida.



Muchos jóvenes se abrazan a la carrera de oficial de la Marina Mercante, imaginando que esta profesión les permitirá ver países nuevos y satisfacer sus gustos exóticos. Pura ilusión; porque un oficial tiene mucho trabajo en sus escalas. Además éstas son, generalmente, muy cortas, y el oficial no dispone de mucho tiempo para visitas. Y no mencionemos a los petroleros, cuyas permanencias en puerto son muy cortas y que a veces cargan en bahía por medio de mangueras o tubos submarinos.

Para ser francos, tenemos que reconocer que el turismo y el oficio de marino mercante son de muy difícil reconciliación. Por otra parte, la profesión presenta un número de "inconvenientes" demasiado serios que se pasan por alto o se silencian. Ante todo: "la ausencia", la separación de los seres queridos. El joven oficial, dichoso y contento de haber terminado sus estudios, orgulloso de sus nuevas responsabilidades, feliz de ver nuevos horizontes, sufre poco de esta ausencia y de buen grado hace suyo el refrán de los estudiantes: "¿Dónde se está mejor que en el seno de la familia?—En cualquier parte".

Pero todo cambia al casarse. Contrario a lo que se pudiera creer, la gran mayoría de los oficiales mercantes se casan jóvenes. La situación cambia entonces totalmente. Célibe, el barco es su "casa" y su restaurante. Casado, sus cargas materiales se ven considerablemente aumentadas.

Está además la separación con todas sus consecuencias de desazón interior y de complicaciones de orden y preocupación familiar y sobre todo la educación de los hijos. (Ausencia casi continua del padre). Por tanto, el papel de la mujer es capital en semejante caso, y uno no se cansaría de repetir que hay una vocación de mujer del marino como la hay de marino. Pero muy frecuentemente es el mismo oficial el que no puede resistir

esta nueva existencia y prefiere sacrificar su carrera en aras de su felicidad doméstica. El oficio de marino exige una buena "constitución", y una salud robusta aunque no sea más que para soportar cambios de clima, a veces, muy rápidos. Hay que citar otros inconvenientes muy reales. La "cohabitación" con compañeros con quienes uno no simpatiza jamás y que hay que aguantar todo el tiempo del embarque (no olvidemos que los oficiales comen juntos). Y puestos a hablar de la comida, digamos que esta "ventaja" concedida al oficial (que es alimentado "gratis") puede presentar, a veces, algún inconveniente por poco que el cocinero de a bordo tenga concepciones un poco particulares sobre la preparación y presentación de los alimentos.

También tenemos que señalar la monotonía de la misma vida y de algunas líneas constantemente recorridas. Hay, todavía, más inconvenientes que no conocen los terrestres; los puertos, cada día más alejados del casco urbano, con medio de comunicación nulos o insuficientes. El trabajo por la noche, cuando el oficial debe tratar de dormir a pesar de los gritos de los cargadores y de los ruidos chirriantes de las grúas. Pero además hay otra cosa. Es un "oficio de hombre" que proporciona incomparables satisfacciones profesionales y que solamente puede convenir a hombres de corazón fuerte y seguro. Porque ningún otro oficio en el mundo ofrece, al que lo ejerce, responsabilidades tan completas, tan absolutas y totales.

En tierra, todo individuo tiene siempre, o casi siempre, por encima de él, alguien que puede ayudarlo o desahazarle de algo o de todo. Pero un Capitán o un Jefe de Máquinas debe solucionar totalmente los suyos. Responsabilidades absolutas y también considerables e inmensas. Un trasatlántico moderno cuesta millones y transporta centenares de pasajeros. Las máquinas del

"Normandie" desarrollaban 160.000 caballos de fuerza. ¿Hay muchas instalaciones, en tierra, comparables a las de este barco en el que un solo hombre, el Jefe de Máquinas, tiene, en la mar, la absoluta responsabilidad? Y responsabilidad en todas las escalas jerárquicas. El error del oficial de derrota, una mala reflexión, puede tener como consecuencia la pérdida del barco y de muchísimas vidas humanas.

Dos ejemplos: En 1911, el paquebote inglés "Titanic", el más grande de su tiempo, hacia la ruta del Atlántico Norte, a plena máquina y en un tiempo brumoso, cuando un iceberg apareció justo por la proa y a corta distancia. El oficial de derrota mandó meter todo el timón a babor y unos instantes después mandó a las máquinas "atrás toda". Obedeciendo a su gobierno el "Titanic" comenzó a caer a babor al mismo tiempo que las máquinas luchaban desesperadamente por detener la enorme mole lanzada a 22 nudos. El iceberg abordó al barco por estribor rasgándole más de 90 metros sobre la línea de flotación. Dos horas después el "Titanic" se hundió llevando a la muerte a más de 1.500 personas. Algunos meses después, en los mismos mares, en las mismas circunstancias, otro barco inglés se encontró en la misma situación. Mas esta vez el oficial de derrota, juzgando que no podría evitar al iceberg, no cambió de ruta y puso las máquinas, simplemente, atrás toda. Abordó al iceberg por la proa, que es la parte más fuerte del barco. Este con muchos desperfectos se salvó y no hubo pérdida de vidas humanas. Dos situaciones idénticas y dos reflexiones diferentes: consecuencias bien o puestas. La costumbre del mar—el honor—pide que en un siniestro los oficiales no abandonen el barco antes que el pasaje. El capitán, todos los oficiales de puente y máquinas y el oficial de radio del "Titanic" desaparecieron con el barco.



## Crónica de Bilbao

Una veintena de jóvenes estudiantes de la Escuela de Náutica, algunos de ellos cursillistas, van a terminar el 2.º curso de la J. M. C. Este año hemos comenzado bastante tarde. De todos modos no nos impedirá celebrar el acto de imposición de nuestras insignias y el trazado de nuestros planes particulares. Nos estamos organizando sobre la base de equipos. Esperamos que esta organización nos proporcione más entusiasmo para encararnos con los problemas y temas objeto de nuestro estudio.

El tema sobre el que estamos pendientes versa sobre: "Formación cristiana profesional".

También hemos estado en contacto con los jóvenes que pertenecen a nuestro movimiento y están ahora navegando. Cada día hay más entusiasmo y esperamos que de todos los rincones de España saldrán jóvenes marinos dispuestos a dar la cara por Cristo en la mar. No aspiramos al aprendizaje de milagros. Solamente pretendemos hacer patente nuestra presencia cristiana en la mar, profesionalmente y particularmente. Somos los primeros en darnos cuenta de la dificultad de nuestros deseos. Por eso esto es sólo para hombres y hombres jóvenes.

fico, manteniendo las mismas teorías expuestas por su compañero. El viaje lo efectúa en el «Pot-Au-Noir», balsa metálica de reducidas dimensiones, construida bajo sus indicaciones y medios económicos en Tolón.

El 4 de agosto inició su vaje en Arcachón, con rumbo a Las Palmas, siendo sorprendido a 100 millas al Norte de Cabo Peñas por un fuerte temporal del N. W., que dió vuelta a la embarcación. Milagrosamente, según él, pudo cerrar el tambucho de entrada de la balsa, que pasaba a ser la parte sumergida. De los fuertes bandazos que daba la embarcación quedó su cuerpo completamente magullado y quemado por el agua que penetró en su interior, siéndole prácticamente imposible su achique. En estas condiciones estuvo cinco días, con pérdida total del conocimiento. La tripulación del pesquero «Torróntegui», de la matrícula de Orio, fué quien salvó la vida de René. Una vez efectuadas las curas de urgencia, lo trasladaron a Gijón, siendo reconocido en el Hospital de Jove en donde permaneció catorce días. Trasladado a Francia, estuvo restableciéndose durante seis meses.

A mediados del mes de abril regresó a Gijón, para proseguir viaje. A la altura del Cabo Ortegal el mal tiempo le obliga a hacerse a la capa, haciendo uso del ancla flotante. Un fuerte estrinconazo hace faltar ésta,

---

# EL NAVEGANTE SOLITARIO

Por HERNÁEZ AGUIRRE

Primer Oficial del «Villafranca»

A bordo del «Villafranca». Viaje de Las Palmas a Vigo. Singladura número 4.

Navegábamos a 30 millas al N. W. de las Islas Berlingas, cuando avistamos por proa una embarcación a vela. Eran las las 7 horas, 50 minutos. La embarcación se fué acercando a nuestro costado, hasta que nos encontramos con René Lescombe, el conocido navegante solitario, que proseguía su aventura iniciada en agosto del año pasado.

Una vez abarloado, conversamos con él por espacio de media hora. Como ustedes seguramente saben, René es el segundo Bombard; su viaje es puramente cientí-

quedando a la deriva, quilla al sol, viéndose obligado a cerrar el tambucho de la parte sumergida y abrir el de la parte que emerge.

La línea de flotación divide a la embarcación en dos partes completamente simétricas, pudiendo navegar indistintamente por las dos caras.

En nuestra charla con René tocamos diversos puntos, todos referentes a su aventura.

—No había previsto la intensa niebla reinante en la costa atlántica, nos dice. Solamente fuí capaz de dormir dos horas por día, pasando las noches sobresaltado por las pitadas que oía a mi alrededor.

—¿No podía hacerles usted alguna señal?

—No. No tengo bocina de niebla. Temo volverme loco.

Huelga el decir que nos esforzamos todos en atender a René. El, ante nuestros sinceros ofrecimientos, respondió:

—Gracias por todo. Lo único que les pido son unos cigarrillos. Es lo único que echo de menos.

Con un cigarrillo en la boca y los brazos abiertos se despidió de nosotros.

## PORTO, S. A.

LIBRERÍA GENERAL Y RELIGIOSA - PAPELERÍA  
MATERIAL ESCOLAR - ORNAMENTOS SA-  
GRADOS - ARTE LITÚRGICO - IMÁGENES  
SASTRERÍA ECLESIASTICA

Plz. Cervantes, 12 - Teléfono 1223 - Rúa Villar, 16 - Teléfono 1123  
(Central)

SANTIAGO DE COMPOSTELA

San Andrés, 171-173 - Telf. 5282

M. de Valladares, 29-31 - Telf. 8880

LA CORUÑA

VIGO

## SE HA ATENDIDO A LA LIBERTAD DE PRECIOS Y COMERCIO DEL PESCADO FRESCO

Dentro de la Organización Sindical de España, tenemos el Sindicato Nacional de la Pesca integrado por los poseedores, en nombre propio o ajeno, de bienes o empresas pesqueras, anexas o derivadas de las mismas, así como los técnicos y obreros empleados en ellas, con su encuadramiento en las Cofradías de Pescadores y relación local, provincial y regional de estos específicos cometidos. Vaya, una síntesis de la labor actual, referida sólo a un año, de este mundo aparte que es el mar, y más concretamente, lo que en él tiene, social y económicamente, aleccionador, o ejemplar, sentido de realizaciones. La Jefatura Nacional del expresado Sindicato, acaba de facilitarnos ese resumen, o compendio, de obra positiva, que rima perfectamente en el conjunto de la desarrollada en todos los ámbitos y estamentos del quehacer nacional sindicalista de nuestra Patria.

En el aspecto económico, se ha atendido a la libertad de precio y comercio del pescado fresco; libertad de precio del bacalao hasta sesenta colas y subida de las tarifas topes para el resto de los tamaños, esperándose conseguir la libertad absoluta para el bacalao antes del mes de junio del año actual; concesión de primas al bacalao capturado en la segunda campaña del año 1957, a las Compañías Bacaladeras de Gran Altura, estando en trámite la posible concesión de las mismas a las Parejas Bacaladeras; señalamiento de precios mínimos en la costa de la anchoa, con la colaboración de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, para la adquisición del excedente y transportes de los mismos a los lugares de consumo fresco; gestiones con los Ministerios correspondientes para la pronta puesta en marcha de la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera; autorización del Ministerio de Comercio para presentar un plan trienal de importaciones de aparatos de navegación, localización de peces y fibras, con destino a la modernización y abastecimientos de las flotas pesqueras.

Auxiliada por la representación en las Cortes de las Cofradías de Pescadores, la Jefatura Nacional del mencionado

Sindicato de la Pesca, ha participado activamente en la fijación de los puntos de vista de la Delegación Española en las negociaciones pesqueras hispano-marroquíes. En la industria conservera, independientemente de la libertad decretada por el Gobierno para la adquisición del aceite se ha conseguido una importación de 40.000 cajas de hojalata con cargo a la Ayuda Americana y se ha presentado un estudio con la pretensión de 120.000 cajas más y un plan para fomentar las importaciones. En la misma industria, se han efectuado los convenios con la Hacienda para el pago de impuesto sobre el Gasto y el del Timbre. En lo que se refiere a crustáceos y moluscos, se ha iniciado el "Plan Galicia" de ordenación y explotación marisquera, que ha de reportar indudables beneficios a la región noroeste de España.

En subproductos de la pesca, se ha presentado a la Presidencia del Consejo la producción en el Sabara español, y de Ministros un plan para el fomento de por los Servicios Técnicos del Sindicato se procede al estudio de una reglamentación para la ordenación de fabri-

cas de subproductos. Se ha conseguido una adjudicación de camiones "Pegasos" de seis toneladas, con destino a los exportadores al interior y se tiene en estudio la presentación de una moción a la Dirección General de Administración Local, solicitando la supresión del impuesto de tránsito para camiones. En el orden social, se han publicado las Reglamentaciones de Trabajo de la Industria Conservera y la de Factorías Bacaladeras, siendo inminente la publicación de la correspondiente a la Flota Bacaladera de Gran Altura. Se han iniciado Convenios Sindicales Colectivos en Laredo, La Coruña, Barcelona y Canarias, y se han elaborado, también muy positivamente, en trámites para la concesión de materias primas, cierre dominical en los establecimientos dedicados al comercio de pescado, acuerdo de pesca hispano-marroquí, adquisición de los excedentes de anchoa y actos de conciliación sindical, orden representativo, conferencias internacionales, visitas e inspecciones y visitas oficiales.

Toñilo G. CALATRAVA



Los espejos

de confianza, son  
una exclusiva de



**UNION CRISTALERA**  
(LA CRISTALERIA DE GALICIA)

VIGO-LA CORUÑA-ORENSE-SANTIAGO-EL FERROL-LUGO

Pida

**Luna pulida Cristañola**

Exp.



Gran Familia del Mar

M.º DEL CARMEN DE AGUIRRE

Comenzamos esta sección dedicada a nuestra Gran Familia Marinera, con tres entrevistas; a dos esposas de marinos, uno mercante y otro pescador, y a la hija de un capitán de la Marina Mercante.

**María Luisa, esposa de un maquinista, nos responde:**

—*Si no estuviese usted casada, y supiese todo lo que sabe hoy, ¿volvería a casarse con un marino?*

—Siempre que el marino fuese mi marido, sí. Yo me casé con Juan, prescindiendo de que fuese marino, militar o limpiabotas.

—*¿Cuántos años hace que se casó?*

—Dentro de un mes hará dos años.

—*¿No cree que es precisamente esto lo que hace hablar así?*

—Puede que sí, no lo niego. Tampoco niego que la mujer del marino tiene que pasar muy malos ratos, pero eso es lo que siento.

—*¿Cómo concibe usted nuestra sección dedicada a la G. F. M.?*

—La verdad es que no lo he pensado. Me imagino que podría ser un lazo de unión entre todos nosotros, y sobre todo entre todas nosotras. Me parece muy acertada esta idea de hacer preguntas, pues de otra manera difícilmente tendrían ustedes colaboración en este aspecto tan interesante.

**Trinidad, esposa de un marinero que pesca en Terranova, contesta:**

—*¿Cuántos años hace que se casó?*

—Diez años. Mi primer marido murió hace siete años.

—*¿Era también marino?*

—Sí, y navegaba también en los bacaladeros.

—*¿Murió en la mar?*

—Murió en casa, debido a la enfermedad que trajo de allá.

—*¿Cómo volvió a casarse con un marino?*

—La vida. No me gusta que mi marido navegue, pero tengo siete hijos: cinco de mi primer marido y dos del actual.

—*¿Es que ganan tanto los de Terranova?*

—¡Ay, no! Siempre están prometiéndoles una subida de sueldo a la salida a los bancos, pero cuando vuelven no les suben nada; a pesar de todo siempre se gana más que en tierra.

M. A. R.

MOTOPESQUEROS DE ALTURA

REUNIDOS

VIGO

## Maite, hija de un capitán de la marina mercante, nos dice:

—Tengo veinte años y estudio Filosofía y Letras. Quiero dedicarme al periodismo. Adoro a mi padre. Me da mucha pena que no esté más en casa, pero somos cinco hermanos, todos estudiando. Casi tanta pena como él me suele dar mi madre, que se pasa muchas noches sin dormir pensando en él cuando la radio da malas noticias del mar.

—¿Te gustaría casarte con un marino?

—Mucho. Le pareceré tonta, pero me encanta el mar. Además, no es tan difícil embarcar con el marido en algunas Compañías. Me gusta viajar y ver otros países. Yo no creo todas esas bobadas que la gente dice de los marinos y de su inmoralidad. Creo que los de tierra son mucho peores que ellos. Y el carácter de los marinos es lo que más me gusta. Son muy hombres.

—¿Te gusta nuestra Revista?

Mucho, sobre todo el primer número de «STELLA MARIS», de la que he hecho ya veintidós suscripciones. Creo que no hacen la propaganda que debieran, y además en esto son muy especiales los marinos. Unos tiran el dinero tontamente y les duele dar cinco duros para una cosa así; otros, muchísimos, sólo piensan en ahorrar para su casa y no gastan ni chica.

—¿Has pensado alguna vez cómo se podría organizar nuestra G. F. M.?

—Sí. Yo creo que la Revista tiene que ser solamente un noticiario de lo que se haga fuera de ella. Por ejemplo, ¿por qué no organizan grupos de hijas de marinos que recojan las impresiones de los familiares? ¿Por qué no organizan emisiones de radio que valgan la pena; en lugar de esos programas vacíos que he oído

alguna vez? Grupos de chicas podrían ir recogiendo en magnetofón los mensajes para los padres, maridos, etcétera, etc., sobre todo aquéllos que están alejados por mucho tiempo. Creo haber leído en alguna parte que esto ya lo hacen los portugueses. Y habría que organizar peregrinaciones, congresos, fiestas... etc. En fin, cosas por el estilo.

—Muy interesante, Maite. Y nada más que desear-te mucha suerte en tus estudios y toda suerte de éxitos en tu futuro periodismo.

## Operación «Campana»da

No hace mucho, los habitantes del Estado de Indiana (Estados Unidos) fueron testigos, durante una semana, de un espectáculo único y extraordinario. Treinta y dos mil católicos, hombres y mujeres, portadores de folletos y padrones, recorrieron de dos en dos, una por una todas las casas del Estado, que cuenta 1.200.000 hogares. Esta cruzada tenía un triple fin: 1) Asegurar el recuento exacto de todos los católicos practicantes; 2) Recobrar las ovejas perdidas; 3) Invitar a las familias sin afiliación religiosa a los oficios y particularmente al Forum de Información Religiosa, que se celebra dos veces por semana en todas las parroquias. Las visitas habían sido cuidadosamente preparadas con un mes de fervientes plegarias, de novenas, de sermones.

Por una encuesta dirigida por el «Catholic Digest», los Obispos sabían que el 72 por ciento de los católicos seculares de los Estados Unidos jamás habían invitado ni una sola vez a sus amigos o vecinos no católicos a asistir a un oficio en sus Iglesias. Los Obispos además destacaban que en los Estados Unidos más de setenta y cinco millones no pertenecen a religión alguna. Muchos tienen el deseo de encontrar una Iglesia, pero están desorientados. Estos no son cifras frías: son seres humanos, amados y rescatados por Jesucristo. Tienen derecho a nuestra asistencia, y nosotros tenemos la obligación de prestársela.

Respondiendo a esta llamada, se alistaron 32.000 voluntarios para hacer las visitas metódicas. Cada voluntario consagró un mínimo de dieciséis horas, o sea un total de 512.000 horas, que representaban más de un millón de dólares de salarios. Para asegurar el éxito, los visitantes fueron provistos generosamente de material de libros adecuados. Asimismo fueron instruidos de la técnica que debían seguir para invitar de modo amable y gracioso, a los diversos cultos de la Iglesia más próxima, sin pronunciar jamás una palabra amarga o poco amistosa.

La parroquia de S. Patrick puede darnos una idea del desarrollo de esta operación. Doscientos diez católicos, dos a dos, visitaron 2.336 hogares. De estas familias, 851 eran católicos practicantes; 83 familias habían abandonado toda práctica religiosa; 1.030 estaban afiliadas a Iglesias no católicas, y el resto, 372, no tenían religión alguna.

Unas 256 familias se declararon desear de conocer mejor la religión católica, por medio de libros o asistiendo a los oficios del Domingo; 39 familias sin religión prometieron asistir al Forum donde fueron atendidas por tres Padres de la Santa Cruz, y al «Hogar» fundado para crear un ambiente amistoso, donde fueron recibidos e informados por los voluntarios visitantes.

Resultados: 1) Todos reconocen que todas las familias visitadas se portaron cortés y amablemente. 2) Un número muy grande de familias sin religión expresaron su deseo de conocer mejor la religión católica. 3) Muchos prometieron acudir a los cultos de la parroquia. 4) Los visitantes quedaron entusiasmados de su trabajo y emocionados en su papel de apóstoles seculares. 5) Buen número de no-practicantes prometieron volver a la práctica de su fe. 6) Aunque no se hubiera logrado ninguna conversión, el celo que esta cruzada encendió entre los seculares y la mayor estima que ellos cobran por su propia fe, serían bastantes para justificar todo el trabajo.



COGNAC  
**BECANO**  
¡Qué coñac!



# MÁS SOBRE LA ENERGÍA ATÓMICA EN LA MAR

## Propulsión de buques

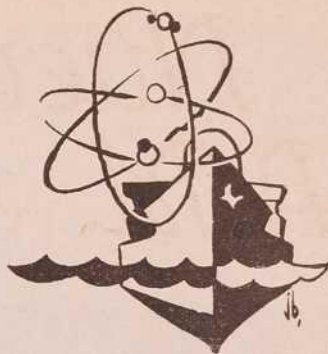
En una de las sesiones de la II Conferencia Atómica de Ginebra, se trató de la utilización de reactores para la propulsión de buques. Informaron sobre el particular la Unión Soviética, Francia y Japón. En cambio, Norteamérica, único país en posesión de buques propulsados por energía atómica, se abstuvo de intervenir en el debate. Ahora bien: aunque Estados Unidos no reveló absolutamente nada acerca de sus submarinos movidos por energía nuclear, permitieron que en la Exposición científica celebrada en Ginebra al mismo tiempo que la Conferencia, figurase un modelo de su mercante "N. S. Savannah", que habrá de entrar en servicio en 1960.

La URSS., Francia y hasta el Japón facilitaron detalles acerca de sus planes a tal respecto, pero sus proyectos de aplicación a la energía atómica para impulsión de buques continúan constituyendo un secreto militar. Con posterioridad a esta sesión, y cuando ya la Conferencia de Ginebra tocaba a su fin, Richard P. Godwin, el ingeniero naval que proyectó el primer mercante atómico norteamericano, hizo declaraciones, en las que, como podrá suponerse, tampoco reveló nada. No obstante, dijo entre otras cosas, que dentro de unos veinte años, todos los buques de gran tonelaje serán propulsados por energía atómica.

A. P. Alexandrov, en nombre de la URSS., informó sobre el rompehielos "Lenin", cuyas primeras pruebas realizaron en octubre de 1958. Resaltó el delegado ruso la importancia que para la economía de las regiones septentrionales de la Unión Soviética, supone la posesión de rompehielos atómicos, únicos capaces de navegar por todas las zonas del Ártico sin tener que abastecerse de combustible. Las características del "Lenin", según Alexandrov, son las siguientes: eslora, 134 metros, y manga, 27,60. Desplazará 16.000 toneladas y podrá navegar en aguas libres, a una velocidad de 18 nudos. Irá provisto de tres reactores y de una quilla reforzada, a fin de resistir la presión de los hielos.

Por su parte, R. Gibret dió cuenta de los proyectos de petroleros atómicos que Francia tiene en estudio desde hace dos años; uno, provisto de un reactor de agua a presión; otro, de un reactor de agua en ebullición, y un tercero, de un reactor de gas. A su vez, Selichi Takeuchi, representante de la compañía de navegación "Osaka Shosen Kaishar", informó sobre el proyecto japonés de construcción de un buque de 20.000 toneladas, destinado al transporte de 2.000 emigrantes y de 200 pasajeros ordinarios por viaje a América del Sur. Tal buque —apuntó el delegado nipón— podría viajar, sin escala, por el Océano Índico y el Atlántico, desde Kobe hasta las costas orientales de Hispanoamérica. Incluso podría regresar a Kobe a través del Océano Pacífico, pero haciendo escala en San Francisco. El buque, concebido por la casa Mitsubishi, sería propulsado por un reactor de agua a presión, de una potencia de 180 megavatios.

Algunos de los pormenores que se conocen del "N. S. Savannah", bastarán para ofrecernos una idea aproximada de lo que serán los grandes buques mercantes del futuro. El "Savannah" medirá unos 300 metros de eslora por 24 de manga e irá equipado con un reactor de agua a presión, alimentado con uranio 235 ligeramente enriquecido, cuyo ren-



dimiento térmico representará unos 70.000 kilovatios, equivalentes a una potencia de 20.000 caballos de vapor. Llevará, además de tal reactor, encerrado en un blindaje de acero de 120 toneladas de peso, un motor Diesel de 750 CV., para el caso de necesidad. El "N. S. Savannah" tendrá un radio normal de crucero de cerca de 350.000 millas, lo que corresponde sobre poco más o menos a 600 días de navegación sin escala.

Mercante mixto de 21.000 toneladas, el "Savannah" transportará aparte de 9.500 toneladas de mercancías, 60 pasajeros alojados en 30 cabinas, y una dotación compuesta de 86 marinos y 25 oficiales, a una velocidad media de 20 nudos. Eisenhower declaró en octubre de 1956 que el "Savannah" será, en principio, un laboratorio flotante que facilitará datos indispensables para el desarrollo de las aplicaciones de la energía atómica en el campo de los transportes marítimos. Esto será también, como manifestó asimismo el actual Presidente de los Estados Unidos, el precursor de las flotas de buques mercantes y de trasatlánticos atómicos, que acabarán por unir a las naciones del mundo entero mediante un comercio pacífico.

## Canales y puertos con explosiones nucleares

Pero las posibilidades de la energía atómica aplicada a la mar no se refieren únicamente a la propulsión de buques. La Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos lanzó hace tiempo la idea de abrir un puerto en Alaska; Stalin accedió a desviar los ríos Obi y Yenisei hacia los mares de Aral y Caspio; Francia lanzó, por su parte, dos proyectos más: la construcción del "Canal de los dos mares", que comunicaría los Golfos de Vizcaya y de León, y la construcción del canal necesario para construir el "Mar Interno Sahariano". De todos estos proyectos el que tiene más visos de convertirse en realidad es el del puerto de Alaska. Una misión de la Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos ha encontrado ya el lugar donde va a construirse dicho puerto, exactamente entre el cabo Seppings y el cabo Thompson, al Norte del Círculo Ártico. Para ello se utilizarán cuatro cargas nucleares a una profundidad mínima de 90 metros. Conseguirán así un puerto de 90 m. de profundidad, no porque sea preciso este calado sino por motivos de economía. La energía nuclear se adapta tan sólo a obras gigantescas. Según uno de los proyectistas del puerto de Alaska, el precio total del mismo así logrado no costará ni la décima parte de lo que costaría un puerto siguiendo los métodos ordinarios y de un calado de unos 15 metros.

# Nuevo Club del A.M. en Santander



↑ Club

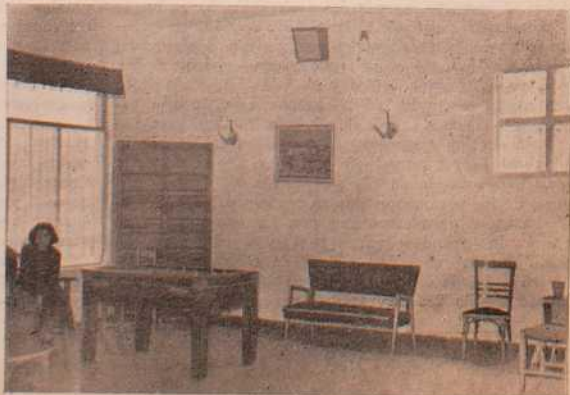
↓ Vitrina de trofeos y tocadiscos



Santander tiene ya su club del A. M. Nuestra Revista se ha ocupado en diversas ocasiones de la ingente labor llevada a cabo por el capellán del A. M. de Santander, el Rvdo. P. Altuna, hombre dotado de un cúmulo de cualidades que hacen que su labor se extienda en un sin fin de facetas apostólicas—labor a bordo de pesqueros, club, rondalla, coro...

Santander, con una media diaria de X barcos mercantes, aparte de su importante núcleo pesquero, necesitaba un club, necesitaba, y necesita urgentemente, más sacer-

↓ Parte del Club destinada a lectura

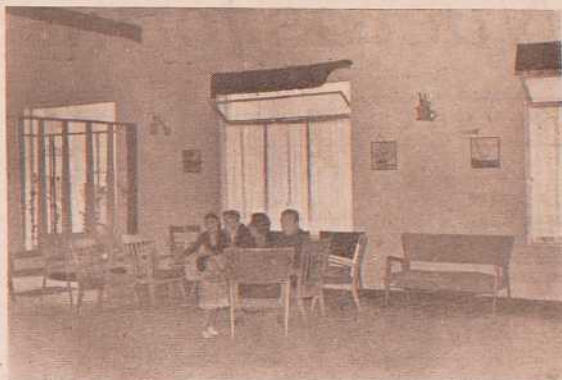


↓ Sala



Entrad





Entrada al Club. - Iglesia del Puerto Pesquero

Club

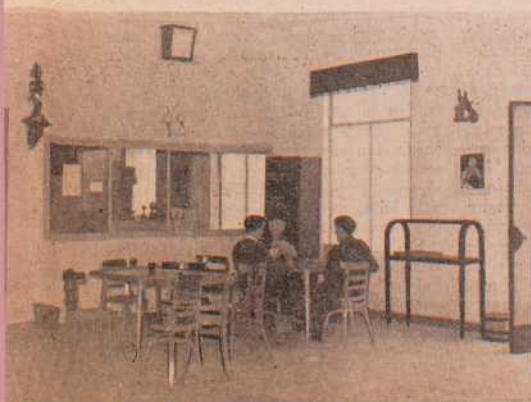
dotes dedicados exclusivamente a esta Obra. Es cierto que el club recientemente inaugurado resulta una obra gigantesca, un club que en honor de la verdad hemos de confesar tiene más vitalidad que ningún otro de los pocos existentes en España, pero es también cierto que al estar enclavado, por exigencias y realidades que no ha podido soslayar el dinámico P. Altuna, en el Poblado de Pescadores, no resulta del todo práctico para las necesidades de los marinos mercantes. Un solo capellán es absolutamente insuficiente, por otra parte, para atender a tantas necesidades.

*El Club.* — Se trata de una gran planta de nueva construcción, de gusto exquisito y líneas modernas, dotado de un gran bar, juegos de todas clases, selecta biblioteca y discoteca. El club cuenta con su propia rondalla y coro. Frente a él se encuentra la pista de baloncesto y patines.

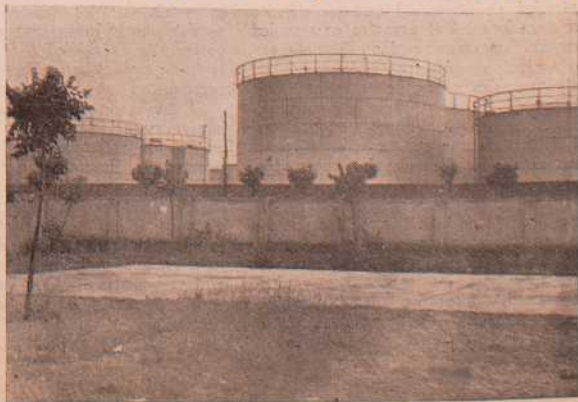
Una obra, en fin, de colosales proporciones, si tenemos en cuenta las grandísimas dificultades que ha habido que vencer. Una obra que puede considerarse como modelo, en muchos de sus aspectos, la pauta a seguir por los puertos de nuestra extensa costa.



↓ Sala de estar



↓ Pista de baloncesto, patines y terreno destinado a jardines



# Nuevas formas de arrastre

Por J. M. F., A. I. L. (E. mg.)

La idea de pescar en bancos entre la superficie y el fondo usando artes de arrastre pelágicos parece tener la misma edad que el método ordinario de arrastre del fondo. Se han concedido patentes para varias construcciones de arrastre pelágico desde principios de siglo, pero ninguno de estos métodos han llegado a ser populares entre la gente de mar.

La principal razón de esto podría ser que los métodos de localizar la pesca en el agua han sido más bien pobres e insatisfactorios hasta que se desarrollaron equipos ácidos y eco-sondas durante la segunda Guerra Mundial, equipos que se vendieron después de la guerra para su uso en conexión con la pesca. Una vez que se sabe a qué profundidad está un banco, y se juzga también la anchura del mismo, el arrastre pelágico tiene su "raison d'être".

Al final de la guerra se realizaron muchas investigaciones en varios países para desarrollar redes de arrastre pelágicas de confianza—llamadas generalmente arrastres de aguas medias o arrastres flotantes—. En los países escandinavos estos trabajos ya habían comenzado durante la guerra y ya se había practicado allí el arrastre pelágico durante unos nueve años.

Existen dos sistemas diferentes. En un caso el arrastre se maneja en cooperación por dos buques pesqueros—el denominado arrastre de dos embarcaciones—. También se han desarrollado arrastres pelágicos a ser usados por un buque de pesca, denominados arrastre de una embarcación.

La primera reacción de la gente de mar fué en favor del arrastre de dos embarcaciones. Tal arrastre se remolca por dos buques uno al lado del otro, pero a cierta distancia entre sí, yendo de este modo los cabos de remolque hacia afuera de la red y hacia las embarcaciones. Se hicieron muchas objeciones al sistema de una embarcación. Algunos pescadores consideraron imposible capturar cualquier clase de pescado con el arrastre de una embarcación. Se supuso que el ruido de la hélice, de las puertas de arrastre y de los cables ahuyentaban al pescado delante de la boca de la red. Teóricamente esto parece ser verdad, pero muchas buenas caladas hechas con

arrastres de una embarcación han demostrado la habilidad de pesca de esta clase de aparejo. Una ventaja especial del arrastre de dos embarcaciones es el hecho de que las puertas de arrastre no son necesarias para manejar este tipo de red. Como las puertas de arrastre originan una cierta resistencia, su ausencia significa un ahorro de combustible o aumento en la velocidad de arrastre, que en muchos casos puede dar mejores caladas.

Sin embargo, el sistema de arrastre de dos embarcaciones tiene también sus inconvenientes que son dignos de mencionar. Es muy importante para el buen funcionamiento del aparejo que se muevan las dos embarcaciones a la misma velocidad y que procedan a una distancia constante entre sí. En tiempo malo es más bien difícil cumplir estas exigencias. Las corrientes marinas podrían llevar la red a un lado, y esto origina un aumento de tiro para una de las embarcaciones. Se dice a menudo que se deben tener dos embarcaciones del mismo tamaño y con la misma potencia de motor para conseguir un buen resultado con un arrastre flotante de dos embarcaciones. Sin embargo, parece más importante que haya dos patrones en las embarcaciones que cooperen perfectamente y que en general tengan la misma idea de los lugares de pesca y otras condiciones que puedan tener influencia en los resultados de la pesca. Se ha dicho que "patrones hermanos no se conocen" después de haber estado pescando durante algún tiempo con artes de arrastre de dos embarcaciones.

El arrastre flotante de dos embarcaciones sólo se puede usar con pequeños buques de pesca. Parece completamente imposible que dos grandes "trawlers" puedan pescar juntos con un aparejo de pesca. Por consiguiente, el arrastre flotante de una embarcación se usará cada vez más.

El diseño de un arrastre pelágico de una embarcación es un problema técnico mayor que hacer un aparejo de dos embarcaciones. Para mantener la boca bien abierta horizontalmente parece imposible evitar el uso de puertas de arrastre en artes pelágicas. El ángulo de trabajo de tales puertas de arrastre es de 30 a 35 grados, y cuando se pierde su contacto con los fondos marinos a menudo comienza a balancearse en el agua.

La resistencia de una puerta de arrastre plana no es muy buena. Otro problema es conseguir tener la boca de la red lo más alta posible sin usar grandes pesos que son normales en los arrastres de dos embarcaciones. Los flotadores de los arrastres corrientes del fondo son generalmente bolas de cristal, acero o aleación ligera de metal, y recientemente han aparecido en el mercado flotadores plásticos. La capacidad de elevación de una bola es la diferencia entre su desplazamiento y su peso. Para una bola de 8 pulgadas de diámetro ésta será sobre dos kilos y medio. Una bola origina cierta resistencia que aumenta con la velocidad, y al mismo tiempo disminuye la capacidad de elevación. Estas circunstancias significan que la velocidad de arrastre con las bolas en la red es limitada, y que la potencia de remolque que se requiere es más bien elevada.

Para un arrastre de aguas medias es esencial que la altura y la anchura de la boca sean independientes de la velocidad. Se debe disponer, por consiguiente, de modo que se alcance un equilibrio entre las fuerzas verticales y horizontales que afecten a la boca de la red. Como ya se mencionó, la capacidad de elevación de las bolas disminuye un poco cuando aumenta la velocidad, mientras que la resistencia de las puertas de arrastre aumentan con el cuadrado de la velocidad. Este problema se solucionará mediante planos de resistencia que trabajen hacia arriba y hacia abajo en la tralla del corcho con respecto a la rielinga del plomo. Hay en el mercado diferentes clases de tales planos.

Con relación al mismo arrastre de aguas medias, éste, en la práctica escandinava, se construye generalmente de modo que sean idénticas las partes superior y el fondo de la red, y así también sus lados. A veces la red consiste en cuatro partes de las mismas dimensiones, usándose normalmente el algodón en su manufactura. En años recientes las redes se han hecho de nylon y de perlon con buenos resultados. Estos materiales nuevos son más fuertes que el algodón y por consiguiente se pueden usar hilaturas más delgadas, lo que permite una mayor velocidad de arrastre.

Se ha hallado difícil el manejar las redes pelágicas para conseguir que la red baje hasta profundidades adecuadas por debajo de la superficie, y se han



probado muchos métodos diferentes. Un modo es observar el ángulo de los cables desde el horizonte. Sabiendo la longitud de cable fuera se puede calcular entonces la profundidad de la red, que suele ser del 15 al 20% menos que la profundidad correspondiente al ángulo y longitud de cable, si el último se considera que es una línea recta desde la cubierta al arrastre. Este método es simple pero no muy de confianza, porque las corrientes marinas pueden influir en la profundidad de la red sin cambiar el ángulo de los cables en la cubierta. Más bien se han desarrollado instrumentos simples como un barómetro, que se pueden descender a lo largo del cable y subir durante el halado. Después de años de pesca pelágica muchos patrones ahen por experiencia como poner el arrastre a profundidad adecuada. Pero todavía hace falta un instrumento de confianza que, de modo simple, es decir, sin conexiones de alambre entre la red y el buque, pueda decir al patrón la profundidad de la red. Tal instrumento se dice que ha sido diseñado por expertos alemanes.

Los arrastres pelágicos se han usado por pescadores escandinavos, principalmente en la pesca del arenque en el Skagerack y Kattegat durante la época de invierno. Desde finales de noviembre a principios de marzo se realiza allí la gran pesca del arenque. Previamente se usaron las redes-aro para la pesca de arenques en estas aguas, pero en la época de 1948-49 se usaron comercialmente por primera vez los arrastres pelágicos y hoy día la mayoría de los arenques se pescan por medio de arrastres de aguas medias.

El arrastre pelágico comenzó como pesca nocturna. De noche se encuentra el arenque a profundidades de 10 a 30 brazas por debajo de la superficie, según las condiciones del tiempo y la oscuridad. Después de algún tiempo se halló también posible capturar el arenque con arrastres de aguas medias durante el día, y conforme pasó el tiempo cada vez se pescó más a la luz del día cuando los arenques se encuentran nor-

malmente a profundidades de 50 a 80 brazas por debajo de la superficie.

Por el eco-sonda sabe el patrón la profundidad de los bancos y también si son extensos o no, y regula de conformidad la longitud del halado. Puede variar de 10 minutos a 1 ó 2 horas.

Se han realizado muchas discusiones con relación a las eco-sondas y su influencia en los bancos de pesca. Algunos pescadores creen que las eco-sondas molestan al pescado en el agua y los ahuyentan, pero los resultados de experimentos no fundamentan esta teoría. Algunas observaciones hechas durante la pesca nocturna con el arrastre de una embarcación en Skagerack son dignas de mención. En tanto que se remolcaba el arrastre la eco-sonda registraba bancos de pesca de carácter regular, pero cuando era tiempo de halar y se encendían las luces de cubierta, los bancos desaparecían inmediatamente. Después de apagar las luces los bancos aparecían de nuevo muy a menudo. Se repitió esto y aconteció lo mismo. El motor y la hélice estuvieron funcionando todo el tiempo, de modo que parece como si el sonido del propulsor y/o el del motor no molestan al pescado, pero que las luces de cubierta lo hacen desaparecer.

Hasta la actualidad el arrastre pelágico se ha hecho relativamente cerca de la superficie, pero es probable que el uso de arrastres flotantes cerca de los fondos marinos sea el método del futuro. Cuando los grandes bancos de pesca están en el fondo, extendiéndose en varias brazas de altura, un arrastre normal del fondo sólo puede capturar una pequeña parte de este pescado, porque la altura de su boca es a menudo demasiado baja. Un arrastre pelágico tiene una boca mucho mayor que un arrastre del fondo de hechura ordinaria, pero desde luego hay que solventar problemas en conexión con la regulación de la profundidad de la red. Ya que la profundidad del agua puede diferir mucho, parece que lo que se debe hacer es disponer que el arrastre se mueva a lo largo de una cierta distancia por encima del fondo del mar. Esto se podría hacer usando los denomina-

dos escuerzos de arrastre (trawltoids) que se describirán después.

#### TIPOS DE ARRASTRES PELAGICOS EN OSO

Los tipos mejor conocidos de arrastres pelágicos usados en aguas escandinavas son el arrastre de dos embarcaciones Robert Larsen, el arrastre de una embarcación Sterner Persson y el denominado arrastre Panthom, arrastre de una embarcación diseñado por el autor de este artículo, Karl-Hugo Larsson. El funcionamiento del arrastre Larsen de dos embarcaciones se caracteriza por tener una red de arrastre que consiste en cuatro piezas idénticas de red. No se usan puertas de arrastre. Cada embarcación tiene dos cables, uno superior y otro inferior. En los cables inferiores a corta distancia al frente de la red hay grandes pesos, que junto con los flotadores de la tralla del corcho mantienen abierta la boca de la red. La profundidad del arrastre se regula por la longitud de los cables y también se puede influir por la distancia entre las embarcaciones. La velocidad normal de arrastre se dice que es de 3 ó 4 nudos (1).

(1) La red Larsen tiene unas 36 brazas de longitud, es de forma cuadrada, con 30 brazas de largo. Las 4 alas son de 6 brazas cada una. La boca de la red mide 8 brazas por lado y va estrechándose hacia un punto para formar un copo. Las alas tienen 30 mallas de altura en su punto más estrecho. La red se mantiene abierta mediante cadenas o cuerdas con pómadas en la relinga inferior, y va provista de 24 ó 30 flotadores en la relinga superior. Las medidas de las mallas empleadas son 16 mm., 46 mm., 58 mm., 68 mm. Un cabo de manilla de 2 1/4" está fijado a todos los costados formando en cada esquina una oreja. A estas orejas están sujetos cuatro cabos de manilla; los dos cabos superiores miden 20 brazas y los 2 inferiores 23. Dichos cabos, a su vez, empalman con dos alambres de 1 1/4" de cada embarcación, uno con el inferior y otro con el superior. Un peso de 154 libras cuelga de cada uno de los alambres inferiores. "Métodos y artes pesqueros", de Milton J. Lobell.

(Pasa a la pág. 22)

## Mutualidad Patronal Pesquera DE VIGO

Accidentes de Mar y de Trabajo  
Pescadores "a la Parte"

Teléf. 2843 Ribera del Berbés, 17-1.º

EFFECTOS NAVALES  
CASA ESPECIAL EN TODA CLASE DE APAREJOS DE PESCA

## JUAN ROSES

Representantes en exclusiva para las provincias  
de Pontevedra y La Coruña de las redes de  
HIJOS DE GABRIEL JULIA, S. A.

Reol, 54

VIGO

Teléfono, 2116

# Muebles Morenza

TALLERES Y EXPOSICION

Velázquez Moreno, 14

Teléfono 2046

VIGO

PASTELERIA - MANTEQUERIA

## Las Colonias

Príncipe, 53 VIGO Teléf. 1030

Confitería

## Arrondo

POSTRES SELECTOS

Policarpo Sanz, 14 - Teléf. 2763

VIGO

FOTOGRAFADO

## R I L O P

PEDRO RICA RODRIGUEZ

CLICHES

Línea - Directos - Tricromías - Negativos Combinados - Grabados en Cristal - Cobre - Latón Acero - Diales Radio - Fotografía Industrial Aplicada a las Artes Gráficas

Carral, 3-1.º VIGO Teléf. 3627

# LA MUTUALIDAD NAVIERA

SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO  
CON LOS RIESGOS DE MINAS, CATASTROFE Y DAÑOS A TERCERAS PERSONAS, PRIMAS MINIMAS OFICIALES. SEGUROS PESQUEROS EN TODA ESPAÑA

INSTITUCION BENEFICA DE SEGUROS MUTUOS CONTRA LOS ACCIDENTES DEL TRABAJO Y DE MAR

Policarpo Sanz, 21 - 2.º \* Teléfono 2476 \* VIGO

## Armería ATLANTICA

ARTICULOS DE CAZA Y PESCA

PESCA SUBMARINA, MAQUINAS DE COSER Y ESCRIBIR DE LAS MEJORES MARCAS

Montero Ríos, 24 VIGO Teléfono 4367

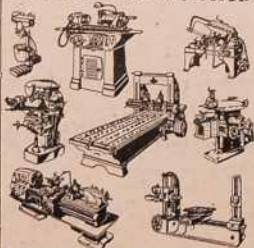


ORGANO OFICIAL DEL APOSTOLADO DEL MAR EN ESPAÑA

interesa especialmente a todos los navegantes  
ES SU REVISTA

Pídanos un ejemplar gratuito

### MAQUINARIA PARA LA INDUSTRIA METALURGICA



ARCADIO D. DE CORCUERA, S. A.

MAQUINARIA EN GENERAL

José Antonio, 48 VIGO

## Guilliet

MAQUINARIA  
para la  
MADERA

Concesionarios exclusivos  
para:

ORENSE y  
PONTEVEDRA

ARCADIO D. de  
CORCUERA, S. A.

José Antonio, 48 - Telf. 3504

VIGO



# La Iglesia y el marino

PETER ANSON

## III - EL APOSTOLADO DEL MAR EN LA EDAD MEDIA

(Continuación del núm. 17 de PANJON)

San Ignacio de Loyola debe ser considerado como patrón de los organizadores del Apostolado del Mar. Fué él quien planeó y aprobó el viaje misionero de San Francisco Xavier. En sus años jóvenes, durante su viaje en peregrinación a Tierra Santa, adquirió una gran experiencia marítima. Recuerda que se mareó mucho en el mar Adriático. Igual que San Francisco de Asís, se ingenió para conseguir un pasaje gratis en un barco pequeño, de regreso a la patria, pasando un frío intensísimo ya que era en lo más crudo del invierno, nevaba y sólo iba vestido con un raído jubón y un abrigo roto, sus piernas y pies descalzos, sin medias ni zapatos.

Si ha habido algún Santo que haya conocido a fondo a los marinos, éste es San Vicente de Paúl. Sus primeros conocimientos sobre la vida en el mar fueron adquiridos por su *malaventura* al ser capturado por los piratas de Barbary, cuando viajaba de Marsella a Narbonne. Tres bergantines atacaron su barco. Vicente fué llevado a Túnez y vendido como esclavo. Se libró de ser designado a las galeras y fué vendido a un pescador. Este pronto descubrió que le resultaba de muy poca utilidad, ya que siempre estaba mareado. "Todo el futuro de San Vicente de Paúl se debe a no haberse nunca acostumbrado a los botes y ser tan propenso al "Maldemer". De no haber sido así, inevitablemente habría continuado siendo, el resto de su vida, un esclavo de los bárbaros". (Theodore Maynard. Apóstol de la Caridad, p. 42). Con el tiempo se arregló para llevar a cabo su huida, y volvió a Francia, con otro prisionero, en un bote pequeño.

Después de once años, siendo ya sacerdote, Vicente de Paúl fué nom-

brado, por Louis XII, capellán general de las Galeras. Este nombramiento le situó por encima de todos los capellanes y le confirió categoría de oficial en la Flota de Levante. Las galeras eran barcos largos y de fondo plano, de una longitud de 100 pies, aproximadamente. Los prisioneros, en cuadrillas, eran encadenados a unas pesadas bolas de cañón y tenían que dormir entre los bancos. Las condiciones eran tan malas que muchos hombres morían en la mar. Les forzaban a remar firmemente so pena de ser azotados hasta que les corría la sangre.

San Vicente acudió a las Damas de la Caridad, pidiendo socorros materiales. Organizó Misiones para los convictos, solicitando la ayuda de Oratorians y Jesuitas, como de su propia Compañía. Poco a poco las condiciones espirituales y materiales de las tripulaciones fueron mejorando. En algunas de ellas los hombres rezaban las oraciones de la mañana y de la noche. El "Angelus" se rezaba, en común, a mediodía. Los domingos y días festivos cantaban Vísperas, acompañados por trompetas y oboes. Monseñor La Cost, Obispo de Marsella, visitaba a menudo las galeras, catequizando, predicando y confesando. Murió a causa de una enfermedad contraída a bordo de una de ellas, después de haber trabajado, durante 25 años, por el bienestar de los convictos marítimos.

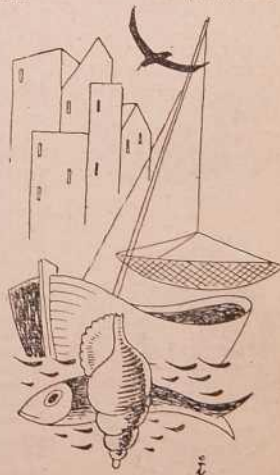
San Vicente redactó reglas para el Apostolado del Mar. Tuvo que intervenir no sólo en asuntos religiosos y morales, sino en muchos actos de abusos e injusticias. Celebraban Misiones cada cinco años. Los capellanes vivían en comunidad bajo la dirección del capellán general. Muchos de ellos fueron a la mar en las galeras. Cuando estaban en

puerto el sacerdote iba a bordo tres veces al día, para rezar las oraciones de la mañana y de la noche e instruir a los que querían convertirse. Los domingos se celebraba la Santa Misa a bordo. En 1649 se declaró una epidemia que hizo preciso trasladar las galeras de Marsella a Tolón, donde San Vicente y sus compañeros trabajaron por sus tripulaciones.

Los lazaristas también trabajaban, con gran celo, en los barcos de esclavos de las costas de Africa. Muchos murieron a causa de epidemias y otras enfermedades. Instalaban capillas en las embarcaciones, donde los capellanes podían celebrar la Santa Misa. "Los domingos y días festivos se celebraba la Misa con la misma solemnidad con que pudieran hacerlo en una parroquia de París", escribía M. Abelly. El Santísimo Sacramento era expuesto muy a menudo en las embarcaciones. En la festividad del Corpus Christi los esclavos, llevando cirios, organizaban una procesión dentro de la capilla. También rezaban el ejercicio de las Cuarenta Horas. Formaron muchas Cofradías, y las fiestas patronales eran guardadas con toda solemnidad. Hubo muchas conversiones a bordo, y se impidió que otros muchos apostataran. El apostolado Vincentino, en las galeras de esclavos, continuó hasta el siglo XVIII.

San Vicente de Paúl puede ser venerado como patrón de los capellanes de puerto y de todos aquellos que trabajan por el Apostolado del Mar, desde tierra.

(Continuará)



# Sintesis Marinera de Prensa

## MARZO



**2 EL FAMOSO CAPITAN ALEMAN, CON-** de Félix Lwckner, que durante la primera guerra mundial capturó y hundió buques con un total de 86.000 toneladas, sale de Hamburgo con dirección a España y Portugal, donde dará conferencias sobre sus aventuras. Lwckner tiene actualmente 78 años.

**3 DURANTE 72 HORAS UN FUERTE HU-** racán, con vientos de 140 kilómetros por hora, ha azotado la costa arábiga, hundiéndose numerosas embarcaciones y desconociéndose el paradero de 23 barcas que transportaban más de 30 personas.

**4 EN LA PLAYA DE CASABLANCA APA-** rece el cadáver del marino español Rafael López, patrón del pesquero *Santa Marta*, desaparecido hace tres semanas. La víctima residía en Cádiz, a donde serán trasladados sus restos.

**7 DESPUES DE EMBARCAR EN BILBAO** su equipo propulsor, el mercante *Libra*, construido en Santander, regresa a este puerto remolcado por el *Arin*, cuando, a consecuencia del temporal surgido en el Cantábrico, comenzó a experimentar una serie tal de incidentes que la travesía constituyó una verdadera odisea. Intervinieron el *Conde de Ruiseñada* y más tarde el buque de pesca *Donostia*, lográndose, al fin, conducir al *Libra* a puerto a remolque del *Arin*.

**10 SE CUMPLEN SESENTA Y CUATRO** años del naufragio del crucero *Reina Regente*, que perdió toda su tripulación. En su memoria existe una corona de laurel en bronce en la iglesia parroquial castrense de El Ferrol del Caudillo, ofrecida por la entonces Maestranza del Departamento.

**12 COMO CONSECUENCIA DE UNA VIA** de agua, se ha hundido frente a San Juan de Luz el pesquero español *Santa Fe*, de Ondárroa. Los tripulantes fueron recogidos por el *Reina de los Angeles*, también ondarrés, que remolcó al primero hasta la boca del puerto de San Juan de Luz, en cuyo lugar se hundió el *Santa Fe*.

**13 CONDUCIDO POR DOS REMOLCADO-** res, ha llegado a Plymouth el buque alemán de 990 toneladas, *Vorman Rass*, después de haberse producido a bordo un incendio cuando navegaba frente a Start Point.

**14 LOS BALLENEROS JAPONESES, QUE** operan en el Antártico, han capturado 4.725 de las 4.950 ballenas que están autorizadas a dar muerte esta temporada, resultando un promedio de 787 unidades por cada uno de los seis balleneros que están dedicados a esta clase de capturas.

**15 UNA RED CON CONTROL REMOTO,** que puede ser lanzada a cualquier profundidad y se mantiene en comunicación constante con el puente del buque pesquero, ha sido desarrollada en la Alemania occidental. La red transmite automáticamente datos sobre la extensión, profundidad y dirección de los bancos de pesca.

**17 CON TREINTA HORAS DE RETRASO** sobre su horario previsto, atracó en Southampton el trasatlántico británico *Queen Eli-*

*zabeth*, después de haber atravesado una de las peores tormentas de su historia. La tormenta duró 28 horas y ocasionó la rotura de numerosos muebles, platos y otros objetos, así como el mareo de sus 996 pasajeros.

**18 ISRAEL HA PROTESTADO ANTE LAS** Naciones Unidas por haberse negado nuevamente la R.A.U. a permitir el paso por el canal de Suez a los barcos que salen de puertos israelíes o que transportan cargamentos judíos.

**19 DESPUES DE LAS OPERACIONES LLE-** vadas a cabo por los buzos españoles para poner a flote al pesquero *Santa Fe*, hundido días pasados a la entrada de San Juan de Luz, la embarcación francesa *Tutina* remolcó hasta Ondárroa al barco siniestrado, que ofrece averías de consideración, pero todas ellas reparables.

**22 EL VAPOR SOVIETICO KHOLMOGORY** se ha hundido frente a la costa alemana, después de chocar contra el mercante alemán *Bischoestein*, a causa de la niebla. Los 41 tripulantes del barco ruso fueron recogidos por el *Bischoestein*.

**23 UN REMOLCADOR FRANCES DE SAL-** vamento ha embarrancado en la playa, entre Calais y Gravelinas, al barco alemán *Karl Grammeerstorf*, ante la imposibilidad de continuar remolcándolo hasta Calais, debido a las vías de agua producidas en una colisión con el buque español *Monte Bustelo*, en el Canal de la Mancha.

**24 A DOCE MILLAS DE ONDARROA, Y** cuando regresaba de sus faenas pesqueras, se declaró un incendio a bordo del *Peña Alay*. El barco tuvo que ser hundido a la entrada del puerto, pues, dada la imposibilidad de dominar el incendio, el fuego amenazaba propagarse a los tanques de gas-oil, con evidente peligro de explosión.

**25 SEGUN LAS ULTIMAS NOTICIAS, EL** junco *Rubia*, que realiza la travesía Hong-Kong-Barcelona con ocho españoles y un chino a bordo, ha llegado felizmente a Goa, en la India portuguesa. El *Rubia* lleva más de dos meses de navegación, pues zarpó de Hong-Kong el 17 de enero.

**27 EUSTAQUIO RIVERO GUILLEN, MOZO** de un bar en Arrecife de Lanzarote, se lanzó al mar, con la leve carga de sus catorce años, pero vestido y calzado, y salvó de la muerte al pequeño de cuatro años Juanito Prats. Al regresar al bar, Eustaquio se negó a cambiarse la ropa mojada hasta que terminó su jornada de trabajo una hora después. Los padres de Juanito obsequiaron en su domicilio con esplendidez al heroico chaval.

**28 TAMBIEN DESDE ARRECIFE COMU-** nican que entró de arribada forzosa el pequeño yate suizo *Paloma*, cuyos tripulantes habían estado dos días sin dormir obligados por un violento temporal que les sorprendió cerca de la costa africana. En Arrecife durmieron dieciséis horas seguidas. Los tres suizos, entre los que figura una mujer, se proponen dar la vuelta al mundo en su embarcación de once metros de eslora.





**2 EL MODERNO PESQUERO PLAYA SANTA Pola**, embarrancó de madrugada a trece millas al sur de Cabo Juby, llevando a bordo doce tripulantes. Después de una angustiosa lucha contra el mar embravecido, diez hombres lograron llegar a la playa de Cabo Juby en un bote salvavidas. Los otros dos, que habían quedado a bordo refugiados en el puente, fueron salvados por el mismo bote que habían utilizado los diez primeros.

**3 EL MINISTRO DE DEFENSA DEL GOBIERNO** marroquí ha anunciado la constitución de una pequeña flota de guerra. Para este fin se ha librado un crédito de 76 millones de francos. La flota será empleada en la vigilancia de las costas y aguas jurisdiccionales.

**4 LAS AUTORIDADES INGLESAS DEMANDAN** noticias sobre el paradero del *Catamarán*, embarcación a vela, tipo balsa, que, tripulada por el capitán Glenn Butt, había salido de Terranova en agosto del pasado año con el propósito de batir un récord a través del Atlántico.

**5 EL JUNCO RUBIA FUE ACOGIDO** triunfalmente en Bombay. La Embajada de España en Nueva Delhi dió una brillante "fiesta española" en honor de los tripulantes de la embarcación que manda el capitán José María Tey.

**8 LA PRENSA DE ESTE DIA SE HACE** eco de la botadura del paquebote francés *Napoleón*, lanzado al agua el día 4, en la Seyne, cerca de Tolón, y que será destinado a mantener la línea Marsella-Niza con Córcega. Podrá transportar hasta 1.224 pasajeros, pero su especialidad consistirá en embarcar alrededor de cien vehículos, por lo que vendrá a resultar un verdadero, y no pequeño, garage flotante.

**9 EN PLYMOUTH, UN INCENDIO HA ESTALLADO** bajo la cubierta del portaaviones *Ark Royal*, el mayor de la Marina inglesa, que se encuentra fondeado en este puerto. Parece que varios obreros que trabajaban en el buque han sido retirados con síntomas de asfixia.

**11 COMUNICAN DE SANTANDER QUE EL** guardacostas *Cies* ha cargado para El Ferrol del Caudillo mil kilos de cobre hallados bajo las arenas en el lugar denominado "Quebratas", en una bajamar, y que se cree que proceden de algún barco naufragado hace muchos años en aquel paraje.

**13 TRES POLIZONES ESPAÑOLES HAN** sido descubiertos en un barco que se dirigía a Brisbane (Australia). Al parecer, habían subido a bordo en Casablanca y al llegar a la costa de Queensland se arrojaron al agua, pero sólo dos de ellos han sido hallados hasta ahora.

**14 SE HA CELEBRADO EN ROMA EL II** Congreso Internacional de Buques de Pesca, organizado por la F.A.O. Asistieron más de 300 representantes de la mayor parte de los países del mundo y se trataron temas de gran interés relacionados con la construcción de buques de pesca.

**15 EN EL ESTRECHO ESCANDINAVO DE** Kattegat, el mercante alemán *Joachim Schulte* se perdió al chocar con un barco hundido en aquellas aguas, sin que hubiese que lamentar desgracias personales.

**17 DESPUES DE VIAJAR DURANTE UN** mes más de mil millas, un marinero gallego, José Dotaza, natural de Vigo, llega a Bantry (Irlanda) y coloca una placa sobre la tumba de su padre en el cementerio de esta localidad, en el que yacen otros siete pescadores españoles. El padre de Dotaza falleció ahogado, hace doce años, al caerse desde la cubierta de un pesquero español en la bahía de Bantry.

**18 LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA DE** Devesa-Friol (Lugo) han visto cumplido su deseo de admirar por primera vez el mar y la vía férrea llegando a La Coruña, en un viaje patrocinado por el Ayuntamiento de la ciudad herculina.

**19 SE CREE QUE DIECISEIS PERSONAS** han perecido al zozobrar el pesquero portugués *Nova Leirosa*, cuando trataba de entrar en Figueira da Foz (Portugal) en medio de un violento temporal.

**20 A LA ALTURA DEL PUEBLO DE** Figueras (Lugo), una embarcación, en la que navegaban tres jóvenes de Mirasol zozobró, pereciendo ahogado uno de sus tripulantes, Leonardo Díaz, cuyo cadáver fue rescatado.

**21 EN LA RESIDENCIA "CARMEN POLO** de Franco", sita en Mosteirón (Sada), propiedad de la Mutualidad de Accidentes del Mar, administró el Sacramento de la Confirmación a las huérfanas de pescadores allí acogidas Su Eminencia el Cardenal Arzobispo de Santiago, Dr. Quiroga Palacios.

**23 UN BARCO DE LA MATRICULA DE** Santoña, el *Jaizquibel*, que pretendía entrar en la dársena de Artza, del puerto de Bermeo, para descargar anchoa, embarrancó, varando en uno de los bloques de cemento que forman el "martillo" que hace de contramuelle. El barco pudo ser reflotado horas más tarde sin consecuencias.

**24 A UNAS 14 MILLAS AL NOROESTE** del cabo Machichaco se ha hundido el pesquero de Ondárroa *Josy*, como consecuencia de un abordaje sufrido por el *Perla* de Gascuña, cuando ambos se hallaban dedicados a la captura de anchoa. La tripulación fué puesta a salvo y recogida por el último de los citados pesqueros.

**25 HOY HACE JUSTAMENTE CIENTOS AÑOS** que se dió el primer golpe de azadón para abrir el Canal de Suez. Fué un barco español, la fragata *Berenquela*, el primer navio de guerra que atravesó el Canal; y una española, la Emperatriz *Eugenia* de Montijo, la que lo inauguró exactamente diez años después de empezar la construcción de esta vía marítima.

**28 LAS ULTIMAS NOTICIAS RECIBIDAS** del Junco Rubia, informan que la embarcación china ha efectuado la travesía del mar de Arabia, desde Bombay a Aden, en donde ha recalado y sus tripulantes descansarán unos días.



## Síntesis Marinera de Prensa





## LOS CONVENIOS COLECTIVOS DE TRABAJO Y LAS REGLAMENTACIONES LABORALES MARITIMAS

La contratación colectiva, es decir, la fijación de normas laborales entre una persona y un grupo de personas o entre grupos, que van a tener un valor de generalidad para todos aquellos considerados como incluidos en tales grupos, no es nada nuevo, ni en España tampoco, donde ya los Comités paritarios y los Jurados Mixtos de nuestra legislación de los años veinte y treinta del presente siglo, abarcaron, dentro de sus funciones específicas, muchas de las que se conceden hoy a los representantes de empresarios y trabajadores por la vigente Ley de Convenios Colectivos de Trabajo de 24-4-58.

“De la práctica de la contratación colectiva, dice Herbert Tracey, del Congreso de las Trade Unions, ha surgido una vasta red de relaciones obrero-patronales que regula la marcha industrial en muchos países del mundo. Dentro de ese sistema hay una copiosa variedad de organismos mixtos destinados a negociaciones y consultas sobre problemas de interés mutuo para patronos y obreros”.

Sabemos que la contratación colectiva abarca medidas para el pago de jornales y destajos, que determina el número de horas de trabajo diario y semanal, que establece los recargos por horas extraordinarias, que especifica las medidas adoptadas para el pago de salarios durante el período de vacaciones retribuidas, que concreta las facilidades y medios que para el bienestar de los trabajadores se han de proporcionar en los talleres o lugares donde se realiza el trabajo, y que se crean órganos de consulta entre los empresarios y los trabajadores para la solución de las controversias laborales.

Se legitima pues la libre discusión de salarios, la plena libertad para la fijación de incentivos a la producción, duración de trabajo, extensión de las vacaciones, participación en los beneficios, mejoras en el régimen de seguridad social, etcétera, es decir, todo aquello regulado por las condiciones de trabajo y que entre nosotros venía siendo dispuesto por el Poder central. Ahora bien, están garantizados los derechos adquiridos en cuanto puedan suponer ventaja sobre los convenios establecidos con posterioridad, así como las disposiciones más beneficiosas que resulten de leyes, decretos, reglamentos y órdenes anteriores. Las disposiciones contenidas en las reglamentaciones nacionales de trabajo hoy en vigor no contienen sino las condiciones mínimas de la relación laboral, según la Ley del 16 de octubre de 1942.

Los convenios colectivos de nuestra Ley de 24 de abril de 1958 tiene como ámbito de aplicación: a) la totalidad de empresas afectadas por una reglamentación laboral en el

ámbito local, comarcal, provincial o interprovincial; b) una sola empresa; c) un grupo o sección de trabajadores de una empresa. Un convenio particular se puede extender asimismo a otras comunidades laborales. Toda la tramitación y consecución se efectuará a través de los correspondientes sindicatos locales.

Como vemos, la contratación colectiva envuelve un equilibrio de poderes entre ambas partes. Los empresarios y los trabajadores tienen a menudo intereses contrapuestos, por lo que una correcta y revisable contratación colectiva dejará siempre abierta la posibilidad de una compensada posición antagónica que el tiempo y la experiencia se encargarán de ajustar lo más exactamente posible.

Sin embargo, la vigente Ley de Convenios colectivos sindicales incluye un artículo, el 14, que es de lo más trascendental, y que aún no ha originado ninguna consecuencia que de su interpretación pudiera derivarse. Viene diciendo que “cuando un pacto o algunas de sus cláusulas determinara o pudiera determinar un alza de precios, las partes anexionarán al convenio un informe en el que harán constar sus pareceres y razones a este respecto, para cuyo caso se requerirá, para ulterior trámite, la conformidad de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos”.

Nos encontramos aquí, pues, con la cuestión de los precios y, por consiguiente, de salarios en relación con los mismos. Aún cuando los convenios que se fijen sólo tendrán una duración de dos años, prorrogables por años sucesivamente, no creemos que la cuestión salario-precios llegue a originar la revisión de los mismos, o su reforma al vencimiento o durante cualquiera de las prórrogas, si se tiene en cuenta la conveniencia de una escala móvil de salarios, con tanta ansia deseada por la mayoría de los sectores laborales de la nación y a la que el Estado parece tan reacio, a pesar de que para otra clase de negocios muy particulares, cuales son los préstamos hipotecarios por plazo superior a tres años, se admite desde hace varios meses, que el dinero que se devuelva sea otro que el entregado habida cuenta del valor del mismo para entonces.

No hay duda de que, en tanto que haya un salario mínimo garantizado que se suponga deba cubrir las necesidades esenciales, es preciso considerarlo revisable a medida que los precios suben. Es el caso de la Ley francesa de 11 de febrero de 1950. De ahí que si los Convenios colectivos no introducen la cláusula de revisión, consagran entonces, durante



el período de su aplicación, la posibilidad de debilitar el poder del salario ganado por los trabajadores, la parte siempre más débil.

No obstante, la cuestión de los salarios y de los precios está ligada a la totalidad del problema económico. Por esto, los convenios colectivos no pueden plantearla y adoptar una mera solución de circunstancias. Hay que desplazarse a la productividad de las empresas en general por un lado, y al desarrollo económico-social del país por otro. Es decir, el aumento no debe ir en función del índice de carestía de la vida, lo que desarrollaría el proceso de inflación en marcha, sino en función del índice de producción. Con esto se produciría un aumento gradual del poder adquisitivo de la clase trabajadora tanto más importante cuanto más colaborara en el proceso de industrialización con una creciente productividad. Aumentaría el nivel de vida de la clase menos pudiente con tanta facilidad y rapidez como quisiera—si así se planteara la cuestión—; se crearía además un clima sano y tan beneficioso que se lucrarían del mismo todos los sectores económicos del país por la confianza y justicia con que el mismo se produciría. No olvidemos que en estos últimos años nuestro índice de producción viene siendo de un 8% anual sobre el año que se toma por base y que puede crecer en fecha próxima con mucha más rapidez.

No hay duda de que sería conveniente partir de un salario mínimo más equitativo y en consonancia con la actual carestía de la vida, lo que se puede lograr con los convenios, y

complementar lo que dejamos expuesto con una política nacional de distribución de los ingresos nacionales como un todo. "Tal política, dice Allan Flanders, profesor de Relaciones Industriales en la Universidad de Oxford, no se puede basar en la suposición de que las desigualdades presentes en la distribución de los ingresos sean sagradas. El avance hacia la estabilidad debe ser acompañado por un avance hacia la igualdad. Sin embargo, el fin limitado de la seguridad económica no se puede conseguir aisladamente, está necesariamente ligado a la lucha por una participación justa".

Aquellos trabajadores pues, ligados a las industrias del mar y amparados por la Reglamentación Nacional de Trabajo para la industria de pesca marítima de 28-10-44, y los mismos de la Marina Mercante, con Reglamento de 23-12-52, entre otros, deben presentar cuanto antes sus iniciativas, aprovecharse de un estado legal que ampara la reivindicación de sus justos derechos, y convenir colectivamente con sus empresarios partiendo de la base de los derechos adquiridos, teniendo en cuenta los productividades por ellos alcanzadas y aquellas a que pueden o deben llegar, y estimulando su interés propio y el de sus empresarios para la consecución de otros beneficios más en consonancia con los indudables riesgos y sacrificios a que están sujetos especialmente los que ven transcurrir su vida a bordo de buques de pesca o mercantes que se hacen acreedores de algo más por tantas consideraciones de mayor valía.

## Nuevas formas de arrastre

(Viene de la pág. 15)

El *arrastre Persson* es un red de seis alas con tres cabos de remolque a cada lado entre las puertas del arrastre y la red. Pequeñas cadenas a popa de las puertas de arrastre ordinarias, con cuatro cadenas de tiro a cada lado para el mejor control de las puertas. La red se abre verticalmente por flotadores en la tralla del corcho y pesos en la relinga inferior. La profundidad de los cables se regula por la longitud de los cables. Se dice que están en uso unos cuantos de éstos en el Báltico, donde se han registrado buenas caladas de arenque. Se ha informado de una calada de 10 tons. de arenque en un halado de media hora, y se hizo una pesca total de 1.200 cajas en una semana, cada una conteniendo 30 kilos.

El *arrastre Panthom* se diseñó después de una completa investigación de las condiciones de resistencia en conexión con el arrastre, en pruebas experimentales en el Statens Skeppsprovninganstalt de Göteborg, y se basa en principios hidrodinámicos bien conocidos. Haciendo una serie de pruebas de 15 tipos diferentes de tableros de resistencia para la Marina sueca en relación con nueve disposiciones dragaminas, el autor halló que la denominada puerta de ala (véase la figura 4) tiene exactamente dos veces la capacidad de resistencia que una puerta

ordinaria de la misma área. Tiene un ángulo de 13-14° contra la dirección de movimiento y por consiguiente puede moverse firme y suavemente a través del agua. Por una disposición muy simple—el llamado anillo regulador de velocidad—la puerta de ala se puede forzar a que se mueva hacia arriba o hacia abajo en el agua. En la tralla del corcho y en la relinga del plomo se fijan escuerzos de arrastre para aumentar el peso de la boca de la red. Se obtiene el equilibrio entre los tiros verticales y horizontales, pues la aptitud de resistencia de ambas puertas de ala y escuerzos aumenta con el cuadrado de la velocidad, y esto posibilita que se haga el arrastre a una velocidad más bien elevada, de 4 a 5 nudos. La capacidad de elevación de un escuerzo de arrastre de tamaño normal (de una longitud de unos 40 cms.) es de alrededor de 16 kgs. a una velocidad de 4 nudos, contra un poco más de 2 kgs. para una bola de 8 pulgadas. A la misma velocidad la resistencia de una bola es de unos 6 kgs., esto es, sólo un poco más de resistencia, pero con una capacidad de elevación de 7 a 8 veces la de la bola. Aumentando la velocidad, la diferencia entre el escuerzo de arrastre y la bola será cada vez más en favor del escuerzo de arrastre. Medidas hechas en condiciones de pesca han de-

mostrado que colgando unos 5 ó 7 escuerzos de la tralla del corcho en un arrastre ordinario del fondo la altura de su boca fué exactamente dos veces la altura sin escuerzos. Colgando pesados escuerzos de arrastre a la relinga del plomo de una red de arrastre se posibilita que se eleve exactamente fuera del lecho marino. Esto influirá en la calada de modo que se salvarán los peces pequeños y las frezas, y podría ser un modo de desembarazarse de la pesca excesiva del arenque que afecta a las reservas del Mar del Norte. La opinión del autor es que valdría la pena disponer de puertas sistemáticas de pesca con puertas de ala y escuerzos de arrastre en la tralla del corcho y relinga del plomo comparadas con redes de arrastre del mismo tamaño con equipo normal.

Se han hecho ensayos completos del arte de arrastre Panthom con dispositivos para medir la velocidad de arrastre la potencia de tiro, profundidad del arrastre, altura de la boca, etc., bajo condiciones diferentes, por expertos del Instituto de Investigación de Redes de Hamburgo, en presencia de observadores británicos, daneses y suecos, cuyos resultados se han publicado en la prensa pesquera.

Vigo, 1959.





## LA CONSTRUCCION NAVAL EN 1958

De un interesante y detallado trabajo que publica don Rafael Ossa en el "Correo Español", de Bilbao, entresacamos los siguientes datos:

A la cabeza de los principales países constructores en 1958 continúa figurando el Japón con 2.066.669 tons.; le sigue Alemania con 1.429.261; Gran Bretaña e Irlanda del Norte con 1.401.980; Suecia y Estados Unidos con menos de 800 mil; Holanda e Italia con menos de 600 mil; Francia con menos de 500 mil; y otros países, entre ellos España, con menos de 300 mil toneladas. A España corresponden 145.221 (36.501 más que en 1957), cifra que se considera muy halagüeña y a la que han contribuido en buena escala las factorías bilbaínas. No construido menos que en 1957 (365.837 obstante, el Japón y Gran Bretaña han y 11.721 toneladas, respectivamente). Los japoneses, por su parte, han lanzado al agua el año pasado un petrolero gigante, el "Universe Apollo", que, con un desplazamiento de 104.500 toneladas, resulta ser el barco más grande del mundo. En resumen, 1958 acusa un total de 1.936 buques botados que suman 9 millones 269.983 toneladas de arqueo bruto, es decir, 768.689 toneladas más que en 1957.

## NOSTALGIA ALREDEDOR DEL "ILE DE FRANCE"

Después de 32 años de servicio—el 14 de marzo de 1926 salió para su primer viaje—el famoso trasatlántico gallo ha rendido su último viaje para ser desguazado. En "Las Provincias", de Valencia, Marcel Prendast, ofrece algunos datos curiosos sobre la vida del "más lírico de todos los buques de este género". En él se dió a conocer Maurice Chevalier, actuó Lily Pons, y "La Argentinita" hacia para el barco en alta mar para que sus actuaciones estuviesen a la altura que requería su genio artístico. El "Ile de France" participó gloriosamente en el salvamento del tristemente famoso "Andrea Doria". En cambio, y a pesar de sus "facultades", no logró hacerse nunca con la "cinta azul", que le arrebataron el "Normandie", el "Queen Mary" y el "United States".

## SE HABLA DE UN SUBMARINO FABULOSO

He aquí sus principales características: 76 metros de eslora, 8'7 de manga, 3.000 toneladas de desplazamiento en superficie, accionado por un reactor refrigerado por agua, casco en forma de tiburón, estructurado en tres pisos; su única hélice, la mayor utilizada en un submarino hasta ahora, tiene cinco aspas, 4,5 m. de diámetro y un peso de 15 toneladas. Aparte otras particularidades, el buque puede alcanzar una velocidad de 40 nudos, que ningún barco, ni los de superficie, ha logrado registrar. Su nombre: "Skipjack"; naturaleza: norteamericana. Su comandante ha dicho que no tendrá dificultades en batir todas las marcas submarinas. Lo creemos.

## "LENIN", HOTEL DE LUJO FLOTANTE

Se trata del nuevo rompelielos atómico soviético de este nombre, que está a punto de emprender su primer viaje desde Leningrado, donde está actualmente fondeado. Tiene 124 metros de eslora, 26'8 de manga y una altura de un inmueble de cinco pisos. Su tripulación ocupará 900 camarotes de más de ocho metros cuadrados de superficie. Desde la cocina al comedor los platos aparecerán en la mesa sólo con apretar un botón. Lleva dos reactores atómicos situados en el centro del barco, y uno más, que puede ser puesto en acción si una masa de hielo ofreciese tal resistencia que fuese necesaria una fuente de energía superior.

## PARA LOS EMIGRANTES

Un decreto del Ministerio de Trabajo, que publica el Boletín Oficial del Estado, establece determinadas condiciones que deben cumplir los buques autorizados para el transporte de emigrantes españoles.

A partir del primero de mayo del presente año, en todos los buques que participen actualmente o deseen participar en el futuro en el transporte de emigrantes españoles, éstos serán alojados en su totalidad en camarotes cuya capacidad máxima será de seis plazas. Se entenderá por camarote el local destinado

a alojamiento de pasajeros, aislados de los demás con puerta provista de cerradura, con acceso directo a corredores generales o de sector, con mamparos fijos y continuos de material incombustible de cubierta a cubierta, que esté dotado con uno o más lavabos con agua corriente para uso de los ocupantes y armarios individuales y ventiladores accionados eléctricamente.

A los mismos efectos, dichos buques habrán de cumplir, además de las condiciones que preceptúa el artículo 96 y concordantes del vigente Reglamento de Emigración, las que para buques de pasaje establece el Reglamento de aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

## ACTIVIDAD EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES

El puerto de Buenos Aires ha registrado en los días pasados una de las mayores etapas de actividad que se conocen en su historia. Más de 110 buques amarrados, con 11 kilómetros de muelle, 700 mil toneladas de carga y 7.000 obreros forman un conjunto que contribuye poderosamente a la privilegiada situación del puerto en la actualidad. Los buques amarrados pertenecen a un gran número de países, tanto europeos como americanos, y las tarifas de gastos de puerto se ven acumuladas progresivamente, pese a que el puerto de Buenos Aires está considerado entre los más caros del mundo, ya que un buque de unas 7.000 toneladas paga en concepto de estadía la cantidad de 3.200 pesos diarios.

## EL "SAVANNAH", VISITANTE PELIGROSO

¿Hay peligro manifiesto de acoger en el puerto de Estambul al primer mercante atómico norteamericano, el "Savannah"? Esta es la pregunta planteada a la Universidad de Michigan a sugerencia del Gobierno norteamericano por las autoridades portuarias de Estambul, con el fin de saber si la llegada a este puerto del barco atómico no presentaría ningún inconveniente. La prefectura del puerto se ha dirigido a la Universidad Técnica de esta ciudad, donde el caso



ha sido examinado y estudiado por los profesores especializados en esta institución.

Se ha hecho saber que el "Savannah" podría ir a Estambul a condición de fondear en la rada y no en el puerto. Además, se ha precisado que, en caso de accidente que, por ejemplo, hiciese volar por los aires el barco, los peces del mar de Mármara precerían atomizados y que los baños de mar se harían peligrosos durante mucho tiempo, con riesgo para los banistas de contraer una grave enfermedad de la piel.

#### PARA LA CONDUCCION DEL GAS NATURAL DEL SAHARA

Al mando del comandante Costeau, llegó al puerto de Aguilas (Murcia) el buque oceanográfico "Calypso" que, dotado de un soberbio equipo, trabajará en el levantamiento del mapa submarino Aguilas-Orán, para ver la posibilidad del tendido de tubos con destino a la conducción del gas natural del Sahara. Este trabajo se llevará en colaboración con las torres de radionavegación establecidas a dos kilómetros de Aguilas y en Orán. Se calcula que estos trabajos durarán unos tres meses. El "Calypso" y su comandante tienen una destacadísima intervención en el documental cinematográfico en color titulado "El mundo del silencio", cuyas proyecciones fueron muy celebradas por los admiradores de la vida submarina.

#### UN RADIOSEXTANTE DE ALTA PRECISION

Ha sido construido en la ciudad de Cedar Rapids (Iowa) un nuevo radiosextante que, según se dice, es diez veces más preciso que los actuales y que puede revolucionar el sistema moderno de navegación.

El doctor Gene Marner, jefe de la sección de radioastronomía de la compañía Collins Radio, ha declarado que el nuevo aparato puede localizar la Luna y el Sol continuamente y en todas las condiciones climatológicas, lo que constituye un gran avance en el sistema de navegación.

Su importancia estriba—dice el citado doctor—en su capacidad para captar señales débiles. Actualmente se realizan experimentos con el nuevo aparato en un buque de la Armada norteamericana.

#### EL SALVAMENTO DEL "RUBICON"

Sonemos a nuestros lectores enterados, por lo menos en parte, de lo ocurrido con motivo del salvamento de este barco embarrancado en Mallorca. Por lo interesante del caso, merecen ser divulgados nuevos datos relativos al mismo, según los cuales la compañía armadora propietaria del buque intentó ponerlo a flote contando con los servicios de una compañía inglesa de salvamento que destacó al lugar del siniestro al buque "Marinía".

Posteriormente intervino el buque francés "St. Louis", pero ambos buques abandonaron los trabajos, después de diversos esfuerzos, sin obtener resultado.

Por último, los armadores hicieron abandono del buque al Seguro, y éste contrató los servicios de salvamento con la compañía holandesa *L. Smith and Co. Internationale Steepdienat*, la cual desplazó desde Malta a una de sus unidades, denominada "Maas", que, tras diversos intentos, dió al "Rubicon" por definitivamente perdido.

Entonces la empresa española *Astilleros de Palma, S.A.*, de la cual es director el ingeniero naval don Javier de la Rosa, intervino en el caso y a los siete días de incesantes trabajos logró ponerlo a flote, trasladándolo a puerto seguro, con parte de la carga de chatarra que el buque conducía para un puerto italiano.

Los *Astilleros de Palma, S.A.*, concertaron con el Seguro del buque un contrato *no cure no pay*, a prima fija por siete millones y medio de pesetas.

Ahora bien: aunque se trata de una moderna motonave de más de 1.000 toneladas de desplazamiento, como el mercado de compraventa de buques en el ámbito internacional sufre una gran crisis, cabe la suposición que el Seguro abandone en favor de los salvadores la propiedad del buque, para evitar el pago de la citada cantidad y el importe de la factura de reparaciones, con lo cual *Astilleros de Palma, S.A.*, haría un magnífico negocio, pues lo podría reparar en

sus gradas y la flota mercante española contaría con una moderna motonave más, que buena falta le hace.

#### EL CANAL DE SAN LORENZO ABIERTO A LA NAVEGACION

El Canal de San Lorenzo, proyecto discutido por los políticos durante medio siglo, y que han terminado quince mil obreros en cinco años, ha sido abierto a la navegación. Ahora los barcos podrán pasar del Atlántico al lago Erie, y más adelante, cuando se draguen los canales que unen los grandes lagos, a los lagos Hurón, Michigan y Superior, lo que supone unos 3.670 kilómetros en el interior.

El rompedor "D'Iberville", llevando a bordo autoridades del Gobierno, parlamentarios, periodistas y otras personalidades, se dirigió a la entrada del Canal Justo, más abajo del puente de Cartier, de Montreal. Detrás del barco marchaba una flotilla de barcazas, cargueros, petroleros, remolcadores y otros navios, todos adornados y haciendo sonar sus sirenas. Aviones y helicópteros no cesaban de volar sobre el Canal y en muchos de ellos viajaban periodistas y fotógrafos. En Ogdensburg, Nueva York, extremo occidental del Canal, diecinueve barcos canadienses iniciaron viaje hacia Montreal y el Atlántico.

El Canal ha sido construido por Estados Unidos y Canadá, por un coste de 417 millones de dólares.

*Más categoría,  
mejor calidad*

COÑAC  
**FELIPE II**  
AGUSTIN BLAZQUEZ

JEREZ DE LA FRONTERA





# La importancia de llamarse piloto

(COSAS SERIAS CON MUSICA)

Por JUIN

Se llamaba Pepe y era Piloto de la Marina Mercante. Había terminado su carrera con buenas notas y esperaba con ansiedad el momento de comenzar a ejercerla; prefería los buques de pasaje, pero en principio también se conformaría con un buen carguero, o con petroleros. Y escribió a las principales Navieras en solicitud de una plaza. Algunas no le contestaron y volvió a insistir; otras le pidieron documentación: fotocopias, certificados, fotografías, impresos rellenos, avales e historial. Todo lo envió a vuelta de correo y por el siguiente comenzó a recibir cortesías negativas: que si no era Capitán aún; que si era preciso haber hecho las prácticas dentro de la Compañía interesada; que si fuera hijo, nieto o sobrino de tripulante antiguo o actual tendría preferencia... Pepe no se desanimó y continuó escribiendo cartas y enviando documentaciones; coleccionó membretes y se aprendió de memoria docenas de fórmulas cortesías para decir que no; pensó que le vendrían bien cuando fuera Inspector.

Y siguió esperando el ansiado telegrama de llamada, soñando la respuesta que daría según fuera el barco que vinieran a ofrecerle, atenzándole la eterna duda del que tiene muchos sitios donde elegir: que si este camarote no tiene aire acondicionado... que si en este otro sitio se come regular... que si en aquel el viejo es un "hueso"...; Pepe seguía sin poder tomar una decisión.

Pasaron los meses y Pepe seguía en casa, hasta que un día se reunió en Consejo el pleno familiar; la O.N.U. quedó en juego de niños al lado de las decisiones que allí se tomaron, y al contrario que en ese Organismo tan poco "unido" hubo una decisión a la que no se le puso veto: poner a Pepe a tra-

bajar. Adujo él sus gestiones y habló de promesas y esperanzas, mas su familia no se ablandó; había sonado la hora y nada iba a detener los propósitos que les animaban; si no había vacantes en trasatlánticos, grandes cargos o petroleros, aún quedaban navieras y barcos, con menos pretensiones pero capaces de proporcionar a Pepe lucido porvenir.

Y emulando a cualquier nación de las llamadas pacíficas, se organizó una verdadera movilización familiar; hubo viajes, visitas, llamadas telefónicas, solicitudes, recomendaciones, docenas y docenas de cartas se recibieron de todos los puntos de la Península. Todo hacía creer al infeliz Pepe que lo que allí se fraguaba no era un simple embarque de Piloto sino el puesto de Embajador en cualquier República sudamericana. Por fin, llegó la ansiada llamada; Pepe iba a embarcar como tercer oficial en el "Don Senén", un barco que semanalmente traía de Asturias 1.200 toneladas de carbón en las bodegas y 500 de agua en las sentinas. Pepe hizo su maleta; hubo lágrimas y recomendaciones maternales; luego la familia en pleno fué a despedir a Pepe a la estación.

Por fin había llegado el día de cruzar la plancha. Vió el barco; de lejos le recordaba un ataúd colectivo; cuando entró en él vió que era un insulto a los ataúdes considerar aquel cajón flotante como un féretro. Le habían hablado de su camarote: cómodo, acogedor, espacioso y bien ventilado; pronto se acostumbró a él a pesar del ligero inconveniente que presentaba; era el de que había que decidirse entre dos ocupantes: o vivía dentro él, o vivía la maleta. Optó por quedarse él y se

llevó tan bien con las cucarachas que compartían aquella celda digna de una cheka, que a los dos días ya se tuteaban.

En invierno, cuando los días fríos y desapacibles invitaban a quedarse a bordo, Pepe con aquellas comodidades, aquella iluminación, aquella temperatura y aquella intimidad, solía permanecer en su litera tendido y meditaba sobre tantos años de estudio y tanto dinero dilapidado. Ahora podía llamarse Piloto y ya todo era diferente: llevaba una ropa digna de un estibador, tocaba su cabeza con mugrienta boina y todo en él respiraba al hombre de alta posición. Sobre todo a la hora de las guardias en el puente (10 m. de elevación) se sentía todavía un hombre de ideas elevadas. Comía bien; claro que era cuando lo hacía en una tasca cercana al muelle, y hubo mes que sobrepasó las 2.000 pesetas.

Pero aquella vida regalada comenzó a ser su ruina. En su cabeza surgió la manía de que todo iba mal, de que él no merecía tantas comodidades y tantos desvelos por parte de la Compañía, que aquello en vez de dar de sí, daba de no, y Pepe enfermó. No sirvieron para nada consultas médicas ni consejos de otros Pilotos más expertos; se moría por haber tenido un día la suprema osadía de que le llamaran PILOTO. En una noche, cuando el quinqué hacía danzar las sombras de su camarote, Pepe se murió del todo y su espíritu subió hacia regiones más iluminadas. El viejo Piloto que sostenía su mano, jura todavía hoy, que al igual que cierto alemán escritor, las últimas palabras de Pepe fueron: "Luz..., más luz". El pobre no pudo conseguir ni vivir en un barco con bombillas de las que funcionan, ni tener jamás un mal kilowatio que llevarse a sus ojos.



(Continuación de la portada interior)

este movimiento va creciendo gradualmente y en muchos de ellos, el bienestar de las gentes de mar juega un papel muy importante. Está claro que en uno o dos de estos puertos todavía queda mucho que hacer. Existen clubs del A. M., bien patrocinados, pero todavía son pocos.

También fué anunciada la próxima publicación de un folleto sobre los trabajos del A. M., especialmente en este país. Se llamará "Land Ahoy".

### ● AVONMOUTH

Nos llegan noticias del Canal de Bristol, a través del P. Noris, capellán del puerto de Avonmouth. Este puerto está en la época más activa de su historia y los visitantes, a pesar de aumentar el tiempo que dedicaban a visitar los barcos, no pueden atender a todos los que se hallan en el puerto.

### ● BARROW IN FURNESS

En contraste con el puerto de Avonmouth, éste está casi parado. Son muy pocos los barcos que hacen escala en este puerto, y por el momento, el P. Martindale se limita a sostener el interés entre sus ayudantes voluntarios, en espera de tener nuevamente más trabajo.

### ● HULL

"Anchor House" es cada día más conocida entre los marinos, y sus 150 colaboradores se hallan siempre muy ocupados. El P. Hardy's quiere ampliar los dormitorios para poder atender a las necesidades de todos los marinos que solicitan alojamiento. El edificio ha sido construido de forma que puedan agregarse nuevas dependencias, cuando las necesidades así lo exijan, y se espera que el Comité de Prosperidad del Puerto preste su ayuda para poder llevar a cabo estos trabajos.

### ● LIVERPOOL

Durante las pasadas fiestas de Navidad y Año Nuevo, "Atlantic House" puso especial interés al organizar su programa, Misa del Gallo, con una numerosa asistencia, una fiesta de Navidad en la que el Alcalde de Liverpool y su señora repartieron unos 500 regalos entre los marinos e invitados, y un Concierto de variedades organizado por los chicos y chicas de "Atlantic House".

A pesar de que los muelles no tienen ahora tanto movimiento como en otras épocas, los dormitorios de "Atlantic House" están casi siempre llenos, aun las nuevas dependencias.

### ● SOUTHAMPTON

Diferiendo de los otros puertos, el trabajo del P. O'Sullivan se encuentra entre los barcos de pasajeros. A pesar de que estos barcos tienen capellán pro-

prio a bordo, el capellán del puerto debe atender a todas las necesidades referentes a los altares, de todas las compañías británicas.

## ★ U. S. A.

### ● U. S. GUARD COAST

En la edición de "The Anchor", revista del A. M. en Inglaterra, del mes de octubre último, se publicaba un artículo sobre el Centro de Radio Internacional Médico, en Roma, haciendo un llamamiento para la cooperación en este tra-

bajo. Con gran satisfacción llega a nuestro conocimiento que "United States Guard Coast" (Guarda Costas de los Estados Unidos) ha aprobado este sistema de comunicaciones por radio, en tierra y en los barcos, dando una emisión libre en el Atlántico para las transmisiones de todos los mensajes médicos del C.I.R.M. Estos mensajes serán recibidos en la Central de Guarda Costas de Nueva York y retransmitidos a la Central del C.I.R.M. de Roma. Este primer paso esperamos que no sea el único para que esta organización llegue a ser internacional.

## La Liga Marítima Española

El diario "La Nación", de Buenos Aires, publicó recientemente un interesante trabajo dedicado a la Marina Mercante de aquel pueblo hermano nuestro tan querido: La "Liga Naval"—dice—, viene realizando una útil propaganda encaminada a afianzar la conciencia marítima, ya despertada en el pueblo argentino, que ha comprendido la necesidad de contar con una flota comercial capaz de hacer el transporte de la producción de la República Argentina, tanto en el orden interno como en el internacional. La casi totalidad de las mercaderías que los argentinos envían al extranjero, es despachada por la vía marítima, de donde se desprende la conveniencia de contar con el número de navíos indispensables, a fin de evitar fuertes pagos al exterior por concepto de transporte, con lo que ello implica como utilización de divisas.

En la actualidad, sólo una mínima parte es conducida por barcos de bandera argentina, y esa proporción se ha logrado a la larga, merced al desarrollo de una idea ya implícita en la oportuna resolución del Gobierno entonces presidido por el Dr. Castillo, quien movilizó algunas unidades paralizadas en el puerto de Buenos Aires, con motivo de la segunda guerra mundial. En el acto inaugural de la llamada "Semana del Mar", un alto jefe de la Marina de guerra argentina tuvo oportunidad de puntualizar múltiples aspectos de esta interesante cuestión. El contralmirante Masera señaló necesidades urgentes de la industria naval aquella, de suerte que se oriente y desenvuelva dentro de un plano debidamente estudiado y que contemple las exigencias principales, entre ellas la de dotar al puerto de Buenos Aires de un amplio centro de reparaciones, en el que puedan satisfacerse con eficacia y prontitud las demandas de los barcos en servicio.

Tales manifestaciones de la "Liga Naval" y "Semana del Mar", de la Argentina, se corresponden, actualmente, con

la compra en España de buques por valor de 52 millones de dólares. Estos barcos a construir, en nuestros astilleros, son tres de pasajeros, para el tráfico fluvial, que atenderán líneas con Uruguay y Paraguay; ocho cargueros trasatlánticos de 8.000 toneladas cada uno; dos petroleros de 19.000 toneladas para la Compañía de Petróleos del Estado, y cinco dragas para el Ministerio de Obras Públicas de aquel país. Unos y otros hechos indicados, revelan el designio marítimo de Iberoamérica y de la Hispanidad, que nos une y obliga a marchar cada vez más en juntura. Por la República de Cuba apuntó, no hace mucho, el acontecimiento feliz de "Los Amigos del Mar". Otra expresión análoga, pareja, merecedora de conocimiento, por su significación y ejemplaridad. A estas expresiones vinculadas están las que en Portugal y Brasil se registran, muy seriamente, ampliadas y completadas en los demás pueblos de Occidente, y, por ende, en el Orbe todo.

En ese Orbe, los pueblos marineros cuentan con sus "Ligas Marítimas". España se constituyó, naturalmente, a este respecto, también en adelantado, con su "Liga Marítima", para representar ante la opinión y los Poderes Públicos las aspiraciones y promover, por todos los medios legítimos de propaganda e influencias, el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar, según la justicia y la conveniencia general, el impulso de todos sus elementos, sin exclusión alguna. Esta "Liga Marítima Española" está vigente, mas no actúa. Precisa una actualización, o reorganización, inmediata. Y poner a su frente un prestigio de nuestra Armada, tal como la figura del Almirante Bastarrece, con asistencia de una secretaria veterana cual la del capitán de navío Navarro Dagnino, fiel custodio este último del archivo donde se guardan los más valiosos documentos de la fundación y obra meritisima de la "Liga Marítima Española".



## CENTROS MAS IMPORTANTES DEL APOSTOLADO DEL MAR

### AFRICA

DURBAN (Natal).—360 Point Road.

### ALEMANIA

HAMBURGO 11.—Reimarusstrasse, 12.

### ARGENTINA

BUENOS AIRES.—Independencia, 20.

### AUSTRALIA

ADELAIDE.—St. Mary's Hall, Dale Street.  
BRISBANE, Q.—Gotha Street Valley.  
FREEMANTLE.—14 Queen Victoria Street.  
HOBART.—Lower Davy Street.  
MELBOURNE, Q.—Little Dock, Spencer Street.  
NEWCASTLE, N. S. W.—82 Hanwel Street, Wickham.  
SYDNEY, N. S. W.—190 Kent Street.  
TOWNSVILLE, Q.—Jetty Road.

### BELGICA

ANTWERP.—Avenue d'Italie, 72.  
GAND.—Schipperhus Dock, 18.

### CANADA

MONTREAL.—329 Common Street.  
NEW WESTMINSTER, B. C.—26 Lorne Street.  
QUEBEC.—80 Champlain Street.  
SAINT JOHN, N. B.—Rodney Street.  
VANCOUVER, B. C.—696 Powell Street.

### CHINA

HONG KONG.—Catholic Club, Connaught Road.

### CEYLAN

TRINCOMALEE.—75 Dockyard Street.

### EGIPTO

ALEXANDRIA.—S. Francis, Marina, rue Karam.

### ESPANA

AVILES.—San Juan de Nieva.  
BARCELONA.—Muelle del Rebaix.  
BILBAO.—Espartero, 25.  
IBIZA.—Parroquia del Salvador.  
PALMA (MALLORCA).—Contramuelle Mollet.  
PASAJES.—Edificios del Puerto.  
CADIZ.—Nuestra Sra. del Rosario.  
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.—Centro de A. Católica.  
SANTANDER.—"Reina del Mar".—Poblado de Pescadores.

VIGO.—Arenal, 10-2.<sup>o</sup>

### EE. UU

BROOKLYN, N. Y.—653 Hicks Street.  
CORPUS CHRISTI, TEX.—810 Antelope Street.  
MOBILE, ALA.—Conti and Claiborne Streets.  
NEW ORLEANS, LA.—711 Camp Street.  
NEWPORT NEWS, Va.—2506 Huntington Avenue.  
NEW YORK, N. Y.—485 West 22nd Street.  
PORTLAND ORE.—512 West Burnside Avenue.  
SAN FRANCISCO, CALIF.—320 Harrison Street.  
SAN PEDRO, CALIF.—221 West 6th Street.  
SEATTLE, WASH.—Westlake and Olive Way.  
WILMINGTON, CALIF.—319 Avalon Boulevard.

### FRANCIA

BORDEAUX.—14 quai de Baccalan.  
BOULOGNE-SUR-MER.—Foyer du Marin, 2 quai de Gambetta.  
DUNKERQUE.—2 quai de Risban.  
BREST.—30 boulevard Gambetta.  
LE HAVRE.—39 boulevard Amiral-Mouchez.  
MARSEILLE.—26 boulevard des Dames.  
NANTES.—13 quai Ernest-Renaud.  
ROUEN.—12 place de la Rougemare.

### HOLANDA

AMSTERDAM.—De Ruyterkade, 101-103.  
FLUSHING.—Singelweg, 30.  
ROTTERDAM.—Willemskade, 13.

### IRLANDA

BELFAST.—59 Dock Street.  
DUBLIN.—4 Rogerson's Quay.  
WATERFORD.—71 O'Connell Street.

### INDIA

CALCUTA.—Nimakamahal Road.

### INGLATERRA, GALES, ESCOCIA

BARREW-IN-FURNESS.—42 Cornwallis Street.  
BIRKENHEAD.—113-119 Watson Street.  
CARDIF.—139 Bute Street.  
GLASGOW.—69 Carlton Place.  
HULL.—Anchor House, Anlaby Road.  
LIVERPOOL.—Atlantic House, Hardman Street.  
LONDON, E. 16.—Catholic Seamen's Institute, 61 Lambert Road.  
MALTA.—291 St. Paul's Square, Valetta.  
MIDDLESBROUGH.—55 Grange Road.  
SALFORD.—57 Howard Street.  
SOUTH SHIELDS.—Westcoe Towers, Westcoe Village: Mill Dam.

### ITALIA

BARI.—Piazza di S. Nicola, 3.  
GENOVA.—Casa dei Marittimo, Piazza Dinegro.  
NAPOLI.—Stazione Marittima.  
SAVONA.—Via Paleocopa, 1 r.  
VENEZIA MARITTIMA.—Alle Zattere.  
VENEZIA MARGHERA.—Porto Marghera.

### MALAYA

SINGAPORE.—Bousted Institute for Seamen.

### NEUVA ZELANDA

AUCKLAND.—17 Swanson Street.  
TIMARU.—Craigie Avenue.  
WELLINGTON.—22 Vivian Street.

### PORTUGAL

LISBOA.—Rúa da Junqueira, 297.

### URUGUAY

MONTEVIDEO.—Calle Washington, 274.

### WEST INDIES

CURAÇAO.—Boulevard de Rouville, Willemstad.  
ARUBA.—Bernhardstr., 125, St. Nicolás.  
TRINIDAD.—28, Duncan Street, Port-of-Spain.