CIABOGA

VELASCO
FOTOGRABADO
SAN SEBASTIAN

Año XII

50 Cts.

TOROS

en

San Sebastián

Domingo 8 de Septiembre de 1935, a las cuatro de la tarde

Gran Corrida de Beneficencia

a favor de la Casa de Misericordia, Hospital de San Antonio Abad
y Sanatorio de Nuestra Señora de las Mercedes

Se lidiarán 8 HERMOSOS TOROS, 8, de la antigua y muy acreditada ganadería de los Señores Sanchez Fabres Hermanos, procedentes de la de COQUILLA, de Salamanca.

Los dos primeros rejoneados y banderilleados por el gran caballista español

Don ANTONIO CAÑERO

y caso de no morir de los rejones, serán estoqueados por el matador de toros ZURITO.

Y los seis restantes, en lidia ordinaria por los notables matadores de toros

Marcial LALANDA
Manuel Mejías (BIENVENIDA)
y Lorenzo GARZA

con sus correspondientes cuadrillas de picadores y banderilleros.

Las Grandes Regatas de Traineras

50 cts.

APARECERA ANUALMENTE

AÑO XII | SAN SEBASTIAN 8 DE SEPTIEMBRE DE 1935 | NUM. 12

Una visita a Orio

Henos en Orio; en este bello rincón de la costa guipuzcoana, sito en el vértice de uno de los numerosos ángulos formados por la zigzagueante cinta de la carretera costera; puerto de pesca, de los más laboriosos del litoral; industriosa villa, con actividades económicas de la más prolija descripción; con moradores representativos de la más genuina estampa racial; fuente de inspiración de artistas pictóricos que plasman en sus lienzos abigarradas facetas de su vivir.

El pueblo, en confusa balumba, se yergue por encima del vértice descrito, en torno a su iglesia parroquial. Un tanto alejada del casco de la población, la playa, que ofrece horizontes de la más bella perspectiva; por la planicie formada por finas arenas discurren grandes y chicos en agradable y simpática amalgama. A la diestra, una imponente escollera creada por la mano del hombre pretende frenar los exacerbados ímpetus del mar; una polvoriento y descuidada carretera que conduce al pueblo, a mano izquierda, en la que una dilatada fila de vehículos semeja, desde el punto panorámico en que nos hallamos situados, las cuentas de un rosario truncado. Regresamos al pueblo. Por la ría, que faja a la villa por el vientre, se desliza veloz la embarcación en la que los fuertes bogavantes templan el acero de sus músculos.

Nos dejamos caer, más que sentar, junto a un velador sobre el que depositan sendas copas de lo que para nosotros constituye exquisito sedante.

A nuestro frente los señores Lesmes Miralles y José Agote, oriotarras de corazón y nacimiento; de la Comisión seleccionadora de la tripulación el primero, y activo e inteligente representante oficial en las regatas el segundo.

Amablemente, con la mayor gentileza, acceden a la entrevista, a la «interview», esa voz inglesa que se adopta con mayor frecuencia para designar a la primera.

He a continuación transcritas «ad pédem littarae» las manifestaciones y contestaciones que, simultaneando, nos ofrecieron ambos señores.

¿ .... ?

Fué idea concebida por ocho o diez amigos el proceder a la constitución de una sociedad a cargo de la cual quedaran todos los extremos y detalles que conciernen con la formación de toda tripulación. La coexistencia de estas coincidencias tuvo su fruto. Formamos los estatutos sociales y aina pudimos observar el in-

Este es el momento de la máxima emoción: El clarín ha sonado; y los atletas «arrantzales» de nuestro Litoral, inician la «chunga», mientras un rugido enorme se extiende por toda la bahía, cuyo eco durará toda la regata.

MERKIENA

Casa especial para artículos de niños - Corsés y fajas a medida
Fajas de caucho para adelgazar.

MERKIENA

LEGAZPI, 1

MERKIENA

Mantillas, Velos, Ropa blanca, Medias, Géneros de Punto y Artículos de Comunión, Artículos de Caballero.

MERKIENA

MERKIENA, BETI MERKIENA

cremento que había de obtener la entidad naciente. Adoptamos la pintoresca denominación de «Emen gatostik». Actualmente contamos con un número de socios aproximado a cien, y aquí nos halla V. dispuestos a laborar y batallar en pro del deporte del remo. Don José Mendizábal, supremo rector en la actualidad, es un gran entusiasta de todo lo que signifique deporte, y profesa acendrado cariño a esta manifestación del remo.

Las regatas del año pasado, nos han proporcionado dos vistas, sencillamente preciosas, que demuestran lo equilibradas que se hallan las fuerzas. Se nos figura que este año la lucha será igualmente impresionante.

¿ . . . . . ?

Los socios satisfacen una cuota mensual indeterminada; esto es, cada uno desembolsa y aporta al acervo social la cantidad que su capacidad económica le permite; esto en cuanto a ingresos ordinarios. Los extraordinarios están formados por donaciones que se nos hacen.

¿ . . . . . ?

Indudable; el pueblo de Orio siente viva inquietud por su representación; lo prueba el hecho de que en el pasado año obtuviéramos la cantidad de 700 pesetas aproximadamente en suscripciones, cantidad relativamente importante si se tiene en cuenta la carencia de riquezas y densidad de población de la Villa.

¿ . . . . . ?

Vamos para los tres años de existencia, con resultados altamente satisfactorios y precelentes; hemos participado en cuatro regatas, en las que conseguimos tres primeros puestos y un segundo.

¿ . . . . . ?

Exacto; la Sociedad liquida con los remeros: de los ingresos percibidos por todos conceptos se detrae el total del renglón de gastos, distribuyendo el líquido resultante entre la tripulación exclusivamente.

¿ . . . . . ?

Dos han sido las traineras que hemos construido este año: para ría y para mar. Su constructor, don Alberto Illarramendi, es natural y vecino del pueblo.

¿ . . . . . ?

En pruebas ha dado inmejorables resultados la embarcación destinada a regatear en Vizcaya; idénticos aguardamos en cuanto a la de mar. No creemos pecar de exagerados si pensamos que han de causar sensación desde el mismo momento en que sean exhibidas en público; en líneas son diametralmente opuestas a las hasta ahora construidas.

¿ . . . . . ?

El actual procedimiento para la adquisición de traineras difiere en un todo a los anteriores; ahora, el constructor percibe por su trabajo una cantidad equivalente al rendimiento de la embarcación; esto es, la diferencia en tiempos que la nueva nave pueda obtener sobre su antecesora es la que establece el precio.

¿ . . . . . ?

En este punto hemos seguido la tradición. A la trainera destinada al regateo por mar la hemos denominado *San Nicolás n.º 1* y *San Nicolás n.º 2* a la de la ría. Todo ello para que no se sienta ofendido nuestro preclaro patrón. . .

¿ . . . . . ?

¡Demonio. . . ! ¡Si que la hemos hecho buena. . . ! ¿Y dice V. que en el Santoral

La cocina más selecta
Casa MARICHU

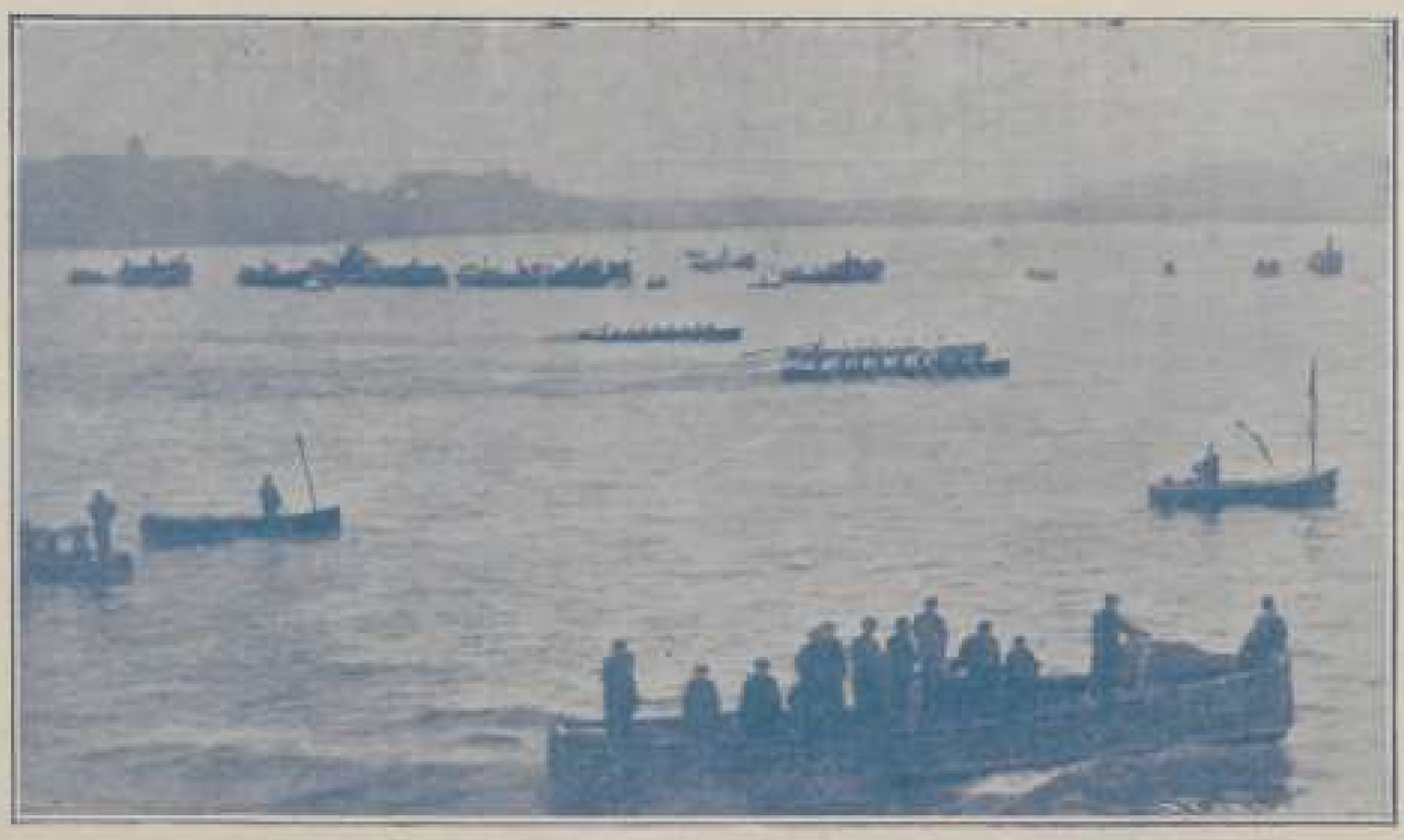
figuran San Nicolás I, San Nicolás II, San Nicolás III y así sucesivamente cinco? ¿Cuál de los cinco será el nuestro? Será cosa de adicionar al título una aclaración: *San Nicolás de Orio, n.º 1*. ¡No vayan armar camorra entre sí nuestros sesudos y santos varones!

¿ . . . . . ?

Felizmente nuestros muchachos por idiosincrasia y hasta por comprensión se abstienen de tomar o hacer lo que pueda perjudicar a sus facultades. Así, pues, nuestra labor en este sentido es sencillísima.

¿ . . . . . ?

Sí, como anteriormente hemos expresado nos es conveniente acudir a las regatas que periódicamente se organizan en Vizcaya; las enseñanzas que en ellas obtenemos vienen a acrecentar el caudal de experiencias que sobre cuestiones regateriles poseemos, a la par que nos permiten pernotar con toda exactitud la forma y rendimiento de cada uno de los tripulantes en momentos tan álgidos, todo ello indispensable para hacer un lucido papel en San Sebastián, cuyas regatas son las que realmente nos interesan. Si a las razones citadas suma V. la de que los premios que allí podamos obtener vienen a nutrir nuestros fondos, siempre insuficientes, y la de la simpatía con que en todo momento hemos sido tratados por nuestros hermanos vizcaínos, particularmente por los «chimbos», comprenderá V. nuestra presencia casi obligada en aquellas aguas.



Otra foto admirable de nuestras regatas del año anterior.

¿ .... ?

Pues... aun tratándose de una pregunta que reviste caracteres un tanto delicados, con toda sinceridad hemos de manifestarle que las regatas de San Sebastián son un modelo en cuanto a organización; ¡imperfectibles! Y aprovechamos esta coyuntura que la ocasión nos depara, para hacer resaltar la personalidad del Sr. Incógnito, probo funcionario municipal afecto a la Comisión de Fomento, verdadero artífice de la organización que en las regatas de la Concha se observa. Sirva este modesto panegírico para cumplir con un deseo que tantas veces teníamos intención de expresarlo.

Las autoridades donostiarras y los remeros de Orio, que resultaron vencedores de las preciosas regatas celebradas en 1934.

¿ ..... ?

La tripulación es la misma que la del pasado año, con la variante de que un solo remero ha sido sustituido. Tanto en Vizcaya como en San Sebastián, pensamos efectuar el regateo con los mismos hombres, salvo que los resultados de las regatas en nuestra provincia hermana nos aconsejen alguna que otra modificación; pero no es lo probable.

¿ ..... ?

Procuraremos en ambos puntos obtener el máximo galardón, pues a ello se encaminan todos nuestros trabajos y desvelos, mas no se nos ocultan las grandes dificultades que hemos de vencer, precisamente en Vizcaya... Sestao, que se dice ha podido conseguir la colaboración de destacados elementos de otros puertos vizcaínos; Fuenterrabía, con su sorprendente actuación del pasado año; Pasajes San Pedro, en descenso de forma, ciertamente, pero que algún año ha de recuperarla; Donostia, los marítimos de Fuenterrabía... Dificilillo se presenta todo...

[.. .....]

Permítanos antes un ruego: estamos condolidos de la actitud de cierto sector de la afición donostiarra. Cada año que transcurre nos confirma que subsiste cierta animosidad contra Orio en época de regatas. Quizá la fundamenten en la bulliciosa alegría con que acogemos nuestras victorias; pero sin ese orgullo que sobrepasa de los límites de lo razonable, que humilla a los vencidos y crea odios y antagonismos en torno a la personalidad del victorioso. No...

.....

Celebramos la interrupción de que nos ha hecho objeto. No hemos empleado el término adecuado, luego sustituya *afición* por *público* si quiere; pero en todo esto juzgará V. que hay un fondo de certeza incontrovertible: esa malquerencia contra todo lo que se refiera a los nuestros. Así hemos de hacer constar con la misma sinceridad con que hemos correspondido a sus interrogaciones, que en Bilbao somos tratados con mayores consideraciones que en la Capital de nuestra provincia. Se dá el caso paradógico de que en Donostia, la masa de nuestros más fervientes animadores y simpatizantes, está constituida por gentes nacidas fuera del país. No obstante, hemos de hacer la salvedad, de que contamos con excelentes amigos donostiarras y de otros puntos, que, como es lógico y natural, anhelan en todo momento la victoria de los suyos, pero que nunca nos han regateado sus férvidos aplausos.

¿ ..... ?

Es posible; quizá este prejuicio para todo lo que suene a Orio resida en el hecho por V. citado; luego nada más desprovisto de razón y fundamento que la actuación de un pueblo entero, y más concretamente, la de su tripulación, se prejuzgue por la actitud de media docena de obcecados, fruto de todos los lugares, que no saben conducirse dentro de las más elementales normas de urbanidad. Además hay que considerar que las alegrías y holgorios consectarios al triunfo, son brotes naturales, espontáneos, de gentes de pueblos; es el chauvinismo pueblerino; son las expansiones expelidas por válvulas que durante toda una época han permanecido cerradas; por ello es baldío exigirles el comedimiento que caracteriza a las gentes de la ciudad. Nada más y agradecidos.

BENITO.

Orio, Agosto de 1935.

El Bar - Restaurant MARICHU

prepara exquisitos platos para los dias de regatas.

PESCADERIA, 6 TELEFONO NUM. 15.273

Anúnciese en "Vasconia Industrial y Pesquera"

Para comer bien y barato

CASA TIBURCIO

Fermín Calbetón, 40
Teléfono 13.130 SAN SEBASTIAN

Aficionados al remo: A comer exquisitos menús diariamente.

Casa TIBURCIO, siempre Casa TIBURCIO, TIBURCIO y TIBURCIO

Bar MARY

Especialidad en Café Exprés.
Cervezas negra y dorada.
Aperitivos. Refrescos.
Licores y Sidra embotellada.
Se sirven Comidas,
Meriendas, Bocadillos variados
y Mariscos.

31 de Agosto, 13

San Sebastián

Teléfono 1-46-09

BAR - RESTAURANT

Casa Víctor

Servicio a la carta y por Cubiertos
Confort Moderno
Plato del dia especial de la Casa
Servicio esmerado
PRECIOS MÓDICOS

PESCADERIA, 8
Teléfono 1-29-80

SAN SEBASTIAN

Bar LEKU-ZARRA

Segundo Garbayo

Cazuelitas económicas. Vinos de las mejores marcas. Mariscos. Café Exprés. Coñac, Chacolí y Sidra.

Fermín Calbetón, 29

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-51-33

ESBOZOS

SOBRE EDUCACIÓN DEL PESCADOR

Debe verse en las líneas que siguen las verdades escuetas. Nada de agresividad ni de insulto embozado. Observaciones depuradas extraídas de la realidad—valga la frase—y fin moral elevado. Con esta aclaración preliminar, necesaria, y con el ruego de que nadie vea intención de molestia en la forma de expresarme entro en materia.

Para el que no trata a todas horas al pescador cree que es rudeza su falta de instrucción, franqueza su agresividad, instinto su egoismo, bravura o valentía su obcecación, hurañez su orgullo. No; cada condición citada es eso, falta de instrucción, agresividad, egoismo, ambición, orgullo. Y no tiene responsabilidad de ser así, porque su fondo es bueno. Los autores del deplorable estado cultural de nuestros pescadores son los que pudiendo darle elementos de educación los pusieron fuera de su alcance.

En cualquier orden progresan los oficios y los técnicos aman las novedades y aceptan los adelantos. El pescador, con raras excepciones, desdeña el progreso y mira con recelo y hasta agresividad los descubrimientos e invenciones. En cualquier oficio también se principia por ser aprendiz, barrer el taller, servir de mandadero a los oficiales, etc., ¡cuántos muchachos con poco tiempo de aprendizaje, dada su capacidad de asimilación, serían buenos oficiales y no sucede así por culpa del sistema y de los que debieran enseñarles mejor sin ver en el muchacho un rival en ciernes, sino un camarada!

En los barcos sucede lo mismo. Recuerdo que yendo de Piloto en los veleros de Levante, América y Galicia, el chiquillo de a bordo tenía que guisar, largar velas, fregar, llevar el tabaco, rempujo, etc. a cada cual; no había sopapo que no lo llevara, a la bomba siempre él, tenía que alimentarse con las sobras, dormir en el peor catre, y cuando todos iban a tierra no solo tenía que quedarse a bordo, sino realizar otras misiones que vale más no enumerar.

En los pesqueros igual. En Galicia vi las mayores iniquidades: pescozones, ensebar las cañas de los remos en las traineras, cocinar, y cuando la gente estaba de francachela y borrachera en la taberna, el rapaz, sin comer se daba a ver por si alguno de los de la tripulación le necesitaba para algo. Don Pío Baroja hallaría en lo que acabo de expresar motivo más que sobradamente interesante para componer un libro de flagelo y reeducación.

Si despunta en la pesca, si se fija en los detalles, si manifiesta idea de pescar, cuidado con que el Patrón se entere! Más vale que se marche, porque rivalizarán todos en poner los medios para que se aburra y se vaya. Sucede al chico y hasta a los Patrones de pesca y Capitanes: en cuanto se les vislumbra aptitudes o deseos de superarse vale más liar la colchoneta que afrontar la hostilidad que pronto le envuelve. Entonces el calvario es verdadera calle de la amargura; tanto más si hay que claudicar por tener bocas en casa que mantener.

¿A qué es debido todo lo que llevamos expuesto esquemáticamente? A la falta de Escuelas de cultura general y profesionales y a la sobra de instintos egoistas. Una moral bien entendida y aplicada evitaría muchos de los excesos e injusticias que hoy todavía se cometen en los barcos porque no se tiene en cuenta que es más difícil mandar que obedecer. Mandar bien, desde luego.

Es necesario crear Escuelas, pero que sean frecuentadas, y que a las disciplinas culturales vayan unidas las de índole moral. Hay que poner al frente de dichos centros de instrucción nó Maestros que vean en el Colegio un medio de vida y piensen en rehuir como sea todo lo que suponga sacrificio en su cometido, sino gente de mar que hayan soportado la vida de los barcos, que conozcan el personal, que enseñen respeto y moralidad, que eduquen al individuo para la vida del mar con el fin de que no haya todavía individuos que se jactan de no saber escribir, pero discuten sobre la situación con un Capitán viejo y práctico y se mofan de todos cuando cobran.

Yo, sin saber nada dos mil pesetas. Usted con tanta cosa, ni la mitad. Esto hay quienes lo dicen y no les falta razón, porque no merece la pena de estudiar y aprender. No vale la vida lo que cuesta a veces el querer aprovecharla adquiriendo cultura.

El entusiasmo por la enseñanza, la divulgación de los conocimientos adquiridos en numerosas travesías a América en velero, los años y más años en pesquerías de arrastre y atún al anzuelo, los estudios de la profesión en sus múltiples aspectos realizados por el que esto escribe, y el ver el atraso de estas gentes por los que pasan los años y los hechos sin dejar estela que denote aprovechamiento de sus enseñanzas, me inspiraron un deseo firme de fundar o regentar un Colegio exclusivamente para gente pescadora e inculcarles lo que hay en la tierra y en el mar, de zona a zona, así como ponerles en contacto con el mundo, abrirles la razón a los conocimientos científicos por medio de divulgaciones adecuadas y sistemas prácticos, para que lo vean, elevarles el espíritu, sensibilizarles el corazón haciéndoles conocer el valor de cada sentimiento. La fundaría y trabajaría con fe, de día en la clase y de noche en la playa para acostumbrarles a leer en el firmamento y explicarles hasta los granos de sílice. Un motivo, una explicación. ¿Dónde está ese pueblo?

Entre tanto que no le hallo y a fé que busco y deseo para descansar de esta miserable vida de pesquero—veinte días de mar y dos en puerto—sigo lamentando qué no merece hacer al ver el estado ineducativo de gentes que todos creen saber Derecho porque lo ignoran; todo lo exigen porque no lo merecen y atacan a toda riqueza y orden porque no poseen la primera y desconocen el valor del segundo.

Capitán, Miguel Morales Almiñana

Maestro de 1.ª Enseñanza.

Café-Bar OLIDEN - Alameda, 5
Telefono 14015 -

VIEJOS VELEROS

Una de las sugestiones más ancladas en el alma del donostiarra maduro, es la del puerto. Tengo para mi que al hijo de este pueblo, ausente en tierras distantes, la primera de las formas de recuerdo que se le ofrece al pensar en él, es la imagen de la dársena y de los muelles. No sé qué vale más en el cuadro, si la claridad del ambiente, lo vario del color, el juego móvil de los reflejos o la gracia de las arboladuras, o nada de eso, sino más bien, en lo profundo del sentir de quien evoca, ese encanto misterioso y un poco triste que los años o el destierro interponen como una neblina entre la hora y el lugar actual y aquel lejano momento que quisiera volver a vivir.

A través de ese velo sentimental comienzan a perfilarse mis más viejos recuerdos del muelle donostiarra.

Era una tarde, tibia y diáfana, en «Kai-Punta». Un barco, al pié, escorado y medio hundido, y a bordo, la escena-tipo del esfuerzo marinero, el achique de bombas, angustioso, apresurado. Escena de naufragio.

Aquel barco era el «Eusebito», el primero de los mil que he conocido y recordado.

* * *

Otra tarde, en los «docks» (1), sonaron los dientes de los molinetes, con aquella cadencia particular que recordará más de uno, y las puertas de la dársena se abrieron para dar paso a un bergantín blanquísimo. Venía en lastre y atracó en el primer ángulo, cerca de los carabineros.

Pasaron días y semanas, y el barco, sin carga, permanecía desierto y silencioso. Un día, «Margallo» el cojo, apareció a bordo. «Margallo» era un pobre sin techo, fogonero de grúa, que se cobijaba en las escarpas del castillo. «Margallo» y su mal perro de Terranova durmieron desde aquel día en el bergantín misterioso, cuya historia circulaba a media voz entre los chicos de la escuela. Pasaron meses y años y ya, cuando la silueta esbelta del bergantín blanco se había incorporado como algo definitivo a las líneas del muelle, una mañana azul, una fina mañana de Nordeste, pude ver con asombro que el albo velero, tomando remolque, salvaba la dársena y enfilaba las Dos Puntas para no volver jamás. En la escuela, a mi llegada, nadie quería creerme. Aposté y gané cuanto quise, a que el «Gurruchaga Hijos» de la matrícula de Zumaya—tal era el bergantín misterioso—se había marchado del puerto.

---

(1) «Docks», llamábamos nosotros a las compuertas de la dársena.

A la vista de esta foto acuden a nuestra memoria recuerdos gratos y penosos. Gratos porque volvemos a vivir espiritualmente otra época, tiempos de felicidad; penosos porque queridos amigos desaparecieron. La foto muestra a «Manish», Enrique Bustos, Mora, Joaquín Macazaga, Larzábal, Colmenares, Ciriza, Eugenio Odriozola, «Sheuero», Juanito Eguiguren, Benito Beasain, Lorenzo Urresti, el hoy tenor Aguirregaviria; los «niños», hoy hombres, hermanos Gurucela, que están cerca de Luis Anoeta, y Pepe Alonso, bajo el atril de «Manish».

PÁGINA DON

LA VIDA HUMORISTICA

Con esta memoria del barco zumayano surge en mi la visión de la marina boreal que vimos desfilar por nuestro puerto en los tiempos ya agonizantes de la navegación a vela. A menudo venían a atracar en el

Nuestra página vasca, donde anualmente vamos recogiendo algo del sabor popular de antaño, muestra esta vez algunos clichés de «errikozemos» de grato recuerdo. Este grupo lo integran J. M. Salaverría, el popular contratista, iniciador de las obras con cemento armado, Eugenio Gobilondo, José Agote, Cendoya, Louvelli, Biquendi, Mollo, Meque, Echezarreta, Arrieta y otros.

muelle del Este, denominado popularmente la «laasta» los gallardos bricks escandinavos, que llegaban cargados de hielo para Kutz, de madera para Urcola, y de koprah para Lizariturry y Rezola; y el «Akda», de Eidisvik, el «Foreningen», de Krajero, y el imponente «Avio», de Uusikaupunki llenaban este rincón marino de fabulosas sugerencias. Ahora caigo en la cuenta de cómo la intensa visión de aquellos cascos multicromos, con los fondos verdeantes, despertó en mi para siempre una indefinible imagen del color, asociada a la idea de un barco en rada.

Menos bello, pero más acusado que el de las barcas de Finlandia nos dejó su recuerdo una vieja goleta inglesa, célebre en el puerto por su azarosa historia de nave y de amo. Viejos ambos y desgarrados, aquella haciendo agua y éste haciendo... vino, tenían fama de cumplir hazañas inverosímiles, en rutas legendarias, con tiempos infernales. La tripulación, en la que participaban todas las razas, era una verdadera Sociedad de Naciones, comenzando por Lequeitio y acabando por Folkestone. Su carga habitual eran el kaolín y la soda. Acostaba junto a la grúa de mano y se llamaba—¡acabáramos!—el «Rothie May»...

Y, ¿cómo no citar, hablando de veleros, aquel pailebot ruso, de cuatro palos, el «Abraham», uno de cuyos hombres se cayó de un mástil y se estrelló en el puente; el danés «John Peterson» el de la refriega sangrienta con los arrantzales y el misterioso «Anna», el barco abandonado, recogido en alta mar, testigo mudo de un drama?

Memorable fué, hacia el año 99, el naufragio de la barca danesa «Levingstone» que, fondeada al abrigo de Santa Clara, llevaba varios días aguantando el temporal. Una tarde, en medio de una mar imponente, los prácticos sacaron a la tripulación, dejando el barco reforzado de calabrotes. A la mañana siguiente, los restos

Garagardorik ederrena, O

- La cerveza más exquisita

ONOSTIARRA

DE LA VIEJA "IRUTXULO"

de velero y carga, pulverizados, cubrían el arenal de una punta a la otra.

Pocos años antes, otra tarde, en la barra de la Zurriola, frente a Mompás, habíamos visto a un bergantín inglés, el «Gobi», capear con valentía la borrasca hasta que, medio desarbolado y sin gobierno, quedó de través, garreando hacia las rompientes. Fueron unos momentos de terrible angustia para la multitud de tierra. De pronto, el palo mayor que se abate; un rato después el trinquete y enseguida el de mesana. La gente, estupefacta, se preguntaba qué era aquello.

Era la salvación. Aserrados los mástiles, cesaron los bandazos que amenazaban abrir el barco y hundirlo, y un momento después dos «Mamelenas» llegados del puerto lograban dar remolque al casco mutilado, con tripulación y carga enteras.

El 96 debió de ser el año del naufragio de otro velero, la goleta holandesa «Vertrowen», también en la Zurriola. Embarrancó en la playa de Gros, y después de diversas tentativas de salvamento, fué abandonado el hermoso casco de hierro. De nuevo se intentó—esta vez con éxito—ponerlo a flote, y el año 97 fué remolcado a Bilbao, donde lo reconocí, catorce años más tarde, en el muelle de la Salve, convertido en pacífica gabarra.

* * *

Todo esto pasó. Hace ya muchos años que en el muelle se desvanecieron los ásperos aromas del pino de Bothnia y del coco de Java; que se apagó el fulgor plateado del hielo de Islandia; que sonó a bordo, una última vez, en la calma nocturna, la canción de los Fjords de Noruega, que un piloto de pestañas claras acompañaba con la cadencia melancólica de su acordeón ochavado...

LA "RAMPLA"

Hace mucho tiempo que renuncié a explicarme en virtud de qué leyes evolutivas del lenguaje, el habla donostiarra de mi tiempo vino en designar por la «Rampla» el triángulo de superficie en declive que se extiende entre el arranque del malecón de la dársena y el edificio del actual Club Náutico. Afirmaré tan sólo que a todos los donostiarras de la época nos hubiera asombrado el oir que pudiera, con más propiedad, denominarse de otro modo—por ejemplo la «Rampa»—aquel rincón soleado de la marina natal, que voy a tratar de evocar a distancia de treinta y tantos años.

Y si algún aficionado a más viejas historias arguyera todavía de excesivamente reciente el tiempo de este relato, aún puedo darle un susto, asegurando que mis recuerdos en cosas de la «Rampla» se remontan en realidad a la mismísima Edad de Piedra; se entiende de la piedra de mecheros, de que fueron un día cantera ubérrima las entrañas de aquel txoko marítimo.

Moría, en efecto, el discutido siglo XIX, llamado por León Daudet «el estúpido» y por los progresistas el «de las luces», y allá por el 96, el buen siglo lanzó, sin duda para luminosa corroboración del segundo concepto, un aparato de sacar chispas, que aquí se llamó *mechero*, que tuvo gran favor entre los fumadores y que lo vendían en casa de Ayani.

Alguien descubrió el filón; súpose la singular calidad del pedernal de la Rampla... y aquello fué un Eldorado, un Alaska, un Kimberley, todo junto, de mineros en fiebre, que descarnaron en una santiguada la superficie de la Rampla. En mi casa hay un martillo de entonces.

* * *

Pero las fuentes de riqueza de la Rampla,—todas naturales—no se limitaban a la minería. La pesca abundaba, la pesca menor, con toda la variedad de *albanos*, *kabuxas* y *maxarras*, y esto hacía poblar, las tardes de estío, lo largo del muro, de una legión de arrapiezos, provistos de una gama infinita de aparejos y cebos. Eran éstos un índice certero del temperamento y del ingenio de sus poseedores, y resulta curioso observar ahora, al cabo de los años, cómo la actuación, en el mar de la vida, de los entonces muchachos, ha respondido a su antiguo modo de pescar en las aguas de la Rampla. Aquellos que cebaban con pan sólo, vegetan hoy, plácidos y subalternos en su plano social. Los que ponían lombriz, se dan maña para avanzar con rumbo sinuoso en empleos y negocios; y aquellos, finalmente, que pescaban *por acción directa*, a trallazo limpio, con el bárbaro artilugio de la *atxamarta* de cinco anzuelos, dominan ahora, a trallazo limpio, también, en la sociedad que les rodea, y ensartan éxitos, como si fueran *albanos*, con la *atxamarta* de su eficiencia.

Para que la correspondencia resulte completa, hasta recuerdo el caso de un pobre amigo que junto a mí, pescando (era de los del pan) se cayó al agua. Pesaba poco, y flotó, y le sacaron con una caña. Hoy flota como un corcho, el pobre y buen camarada, en un temporal de malos negocios, lejos de su Donostia amada, sin ver a su alrededor un cabo a que asirse como siquiera tuvo la caña, aquella tarde de Agosto en que ardía la bahía bajo el polvo de oro que entraba por la bocana y en el espacio purísimo subía como un grito humano el largo sirenazo del «Machichaco», el barco de pasajeros de Constantino, que regresaba de Santa Clara.

De «Mi pueblo ayer» de *Daniel*.

Leonardo Moyua, Marqués de Rocaverde (Leo de Silka), Angelito Minondo, y Santesteban. A la izquierda, abajo, un alemán, entusiasta admirador de nuestras cosas y costumbres.

REGATAS - REGATAS - REGATAS

Exquisitos "menús" para estos días **CASA MARICHU**

OLIDEN etxean - Alameda 5'an Urrutizkiña 14015

REGLAMENTO REGATAS

10

RESTAURANT

DE

MANUEL AGUIRRE

SAN SEBASTIAN

Calle del Puerto, 3
Teléfono 1-27-65

Especialidad en comidas.
Gran servicio a la carta.
Precios económicos.
Vinos superiores de Rioja.
Café, licores y aperitivos de las mejores marcas.

Imprenta y Encuadernación

Francisco Ezquiaga

SUCESOR DE LEONARDO ZUNZUNEGUI

BEASAIN

TELEFONO 62 (GUIPUZCOA)

Objetos de Escritorio. - Papelería. - Impresión de toda clase de trabajos tipográficos. - Modelación para Ayuntamientos, Juzgados y Alhóndigas.

BAR RESTAURANT "ESPERANZA"

Restaurant de primer orden. - Café Exprés. - Vinos y licores de las mejores marcas. - Inmejorable surtido de sidras y chacolís del país. Servicio esmerado y económico. - Precios especiales para banquetes.

BENGOECHEA Y TAPIA

TELÉFONO 14576 SAN SEBASTIÁN EMBELTRÁN, 16

GRANDES REGATAS DE TRAINERAS A REMO EN LA BAHIA DE SAN SEBASTIAN

Organizadas por el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián con la cooperación de la Excma. Diputación de Guipúzcoa

Primera prueba: Domingo 8 Septiembre. Segunda prueba: Domingo 15 Septiembre.

PREMIOS

Primero..	Ptas.	18.000 y bandera de seda
Segundo..	»	12.000
Tercero...	»	8.000
Cuarto....	»	5.000
Quinto....	»	3.000
Sexto.....	»	2.500
Séptimo..	»	1.500

REGLAMENTO

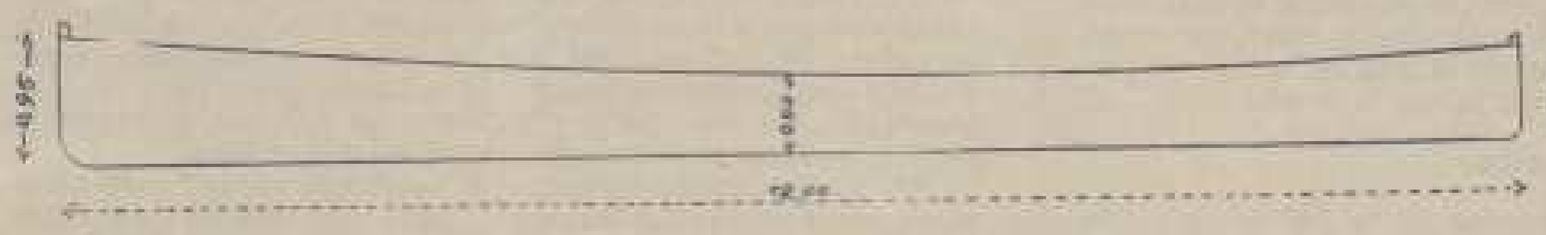
1. Se celebrará en las fechas indicadas, en la Bahía del Puerto de San Sebastián, una Regata de Traineras a remo a la cual podrán concurrir, si desean, hasta dos tripulaciones por cada puerto de la Costa Cantábrica.

2. Cada tripulación se compondrá de trece remeros y patrón, los cuales deberán acreditar que ejercen en su puerto las industrias de la pesca o de mar o cuando menos residan en dicho puerto desde seis meses antes, por lo menos a la fecha de la Regata y para esto presentarán una certificación de la Ayudantía de Marina correspondiente o del Ayuntamiento a que pertenezcan, haciendo constar este requisito. Estas certificaciones llevarán la fotografía de cada individuo, sellada por la Ayudantía o por el Ayuntamiento y servirá de Carta de identidad de las tripulaciones inscriptas.

3. Cada tripulación podrá presentar tres sustitutos, pero éstos deberán reunir las condiciones indicadas en el párrafo anterior.

4. Las tripulaciones regatearán en embarcaciones cuyas medidas serán las siguientes:

Eslora máxima entre perpendiculares	12,00	mts.
Manga mínima inferior en la maestra	1,72	»
Puntal mínimo en la maestra entre la cara superior de la quilla y la cara superior de la regala	0,60	»
Puntal mínimo a proa entre la cara inferior de la quilla y la cara superior de la regala	0,93	»
Puntal mínimo a popa desde la cara inferior de la quilla a la cara superior de la regala	0,75	»



5. Las traineras llevarán dos remos de repuesto, los cuales se utilizarán únicamente en caso de rotura de alguno de los usados en el regateo.

6. Se echará a suerte el orden de agrupación de los grupos o series que disponga el Jurado, en vista de las inscripciones que haya. Asimismo se sortearán en cada serie o grupo los respectivos puestos que ocuparán las traineras en la línea de salida.

7. La regata consistirá en recorrer una distancia de tres millas entre ida y vuelta y constará de *dos pruebas* (de idéntico recorrido) en la forma siguiente:

Primera prueba: Tomarán parte en esta Regata todas las embarcaciones inscriptas que llenen los requisitos exigidos.

Se hace saber de manera terminante que para aspirar a la clasificación en la Regata de Honor, las embarcaciones que tomen parte en esta prueba no podrán emplear un tiempo que sobrepase en un minuto a la que se clasifique en primer término.

Las no clasificadas para la Regata de Honor, correrán entre ellas la de Consolación, con el cambio de embarcaciones consabido y cómputo de tiempo.

Segunda prueba: Las tripulaciones que haya ocupado el 1.º, 2.º, 3.º y 4.º lugar en la anterior Regata, siempre que hayan entrado en la meta con menos diferencia que un minuto a la clasificada en primer lugar, correrán esta segunda prueba cambiando las embarcaciones, de manera que la número 1 regatee con la lancha que obtenga el 4.º puesto y la que tenga el 2 con la situada en el 3.º y viceversa.

Se computarán los tiempos que cada una de las cuatro tripulaciones emplee en los recorridos de los dos días y se adjudicarán los premios a los que lo efectúen en menos tiempo.

Las tripulaciones que hayan ocupado el 5.º, 6.º, 7.º y 8.º lugar, correrán la Regata de Consolación cambiándose las embarcaciones en la misma forma que la indicada anteriormente, computándose también los tiempos de ambos días y adjudicándose los premios a los que resultaren con menor tiempo empleado en los recorridos.

Las tripulaciones que jueguen la Segunda Prueba, quedan libremente autorizadas para cortar a suplentar las tostas y chanteles sin variar las posiciones de los toletes de las embarcaciones que han de tripular, a comodidad de cada remero o tripulante, operación ésta que deberá efectuar a presencia del Maestro Mayor de Bahía.

8. Cada tripulación tendrá derecho a nombrar un representante suyo que, plenamente autorizado, formará parte del Jurado con voz y voto en todo lo referente a la prueba en que ella tome parte.

9. El Jurado se compondrá del señor Comandante de Marina o su delegado, que ejercerá el cargo de *presidente;* un Diputado provincial, un Práctico del Puerto, el Maestro Arqueador de Bahía, un representante por cada tripulación en la prueba en que ésta tome parte y tantos vocales como representantes de tripulaciones haya, los cuales designará la Comisión de Fomento del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián. Resolverá toda reclamación o protesta que se le dirija, sin derecho a apelación.

10. Las inscripciones deben dirigirse por escrito, acompañadas de los nombres de los tripulantes y sustitutos, con la certificación o carta de identidad de la Ayudantía de Marina correspondiente a

Sr. Presidente de la Comisión de Fomento del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián.

El plazo de inscripción quedará cerrado el DIA 6 DE SEPTIEMBRE A LAS DOCE DEL MEDIODIA.

11. En el caso de que para la Regata de Honor se clasificaran tan sólo tres o dos traineras, las no clasificadas entrarán automáticamente en la Regata de Consolación, perdiendo el derecho a optar a los premios asignados a los cuatro primeros puestos. En este caso, estas cantidades pasarán a disposición de la Comisión de Fomento, que queda autorizada a disponer de ellas, bien para aumentar las consignaciones de los premios 5.º, 6.º y 7.º, o lo que estimare más conveniente.

12. Las tripulaciones que tomen parte en las Regatas lo harán bajo su entera responsabilidad, no cabiendo al Ayuntamiento ninguna obligación por cualquier accidente que pudiera ocurrir durante la celebración de las pruebas.

INSTRUCCIONES

Distintivos de las tripulaciones.

Para que el público pueda distinguir claramente a distancia, unas tripulaciones de otras, los marineros de cada tripulación vestirán camisas de color que serán suministradas por la Comisión de Fomento del Ayuntamiento de San Sebastián. Los colores designados a cada una de las tripulaciones se publicarán oportunamente.

Sorteo de agrupación de tripulaciones y de puestos de la línea de salida.

El sorteo para la formación de grupos de tripulación en primera prueba, se verificará en el Ayuntamiento de San Sebastián, en presencia del Sr. Comandante y representantes de la Comisión de Fomento del Ayuntamiento, a las doce del mediodía del 6 de septiembre o sea la antevíspera de celebrarse la primera prueba. Cada tripulación tiene derecho a un representante suyo a dicho acto. El resultado del sorteo se dará a conocer inmediatamente a los puertos de las tripulaciones inscriptas y se publicará en la prensa.

Los puestos de salida se sortearán ambos días de regatas, a las once de la mañana, en la rampa del Club Náutico.

Casa MARICHU - Pescadería, 6

Segunda prueba.

En el caso de que la Regata de Honor o de Consolación la corrieran sólamente tres embarcaciones, se procederá al sorteo de éstas, de manera que ninguna tripulación pueda correr esta prueba con la trainera de su propiedad o que emplearon en la primera regata. Esta operación se verificará el día 8 después del regateo de esta fecha, en el Club Náutico, en presencia del Jurado y de los representantes de las tres embarcaciones.

Constitución del Jurado.

En la forma establecida en la base 9.ª del Reglamento, el Jurado se situará en la rampa del Club Náutico, desde donde dará las señales de atención, salida y llegada.

Punto de embarque de las tripulaciones.

Las tripulaciones se presentarán una hora antes de dar comienzo las pruebas ante el Jurado constituído en la rampa del Club Náutico, el que pasará lista de los individuos e identificará su personalidad por medio de las certificaciones antes mencionadas. Todo tripulante o sustituto que no se encuentre presente a esa hora no tendrá derecho a embarcarse.

Una vez pasada lista a la tripulación, embarcará ésta en su correspondiente trainera, que estará atracada a la escalinata del Club Náutico, y se dirigirá directamente al puesto que le haya tocado en la línea de salida.

Línea de salida y balizas de recorrido.

La línea de salida quedará determinada por la enfilación de dos postes colocados cerca de la orilla de la playa, enfilación que pasa por la mira o puesto de observación del Jurado. En esta línea estarán colocadas a distancias iguales unas de otras, unas balizas que arbolarán unas banderas con números negros. Dichas balizas indicarán las posiciones desde donde partirán las traineras para emprender el recorrido, quedando de este modo constituida la línea de salida.

A la distancia de milla y media y en línea paralela a la salida, determinada también por la enfilación de dos marcas, habrá una segunda serie de balizas correspondientes a las anteriores en equidistancia, paralelismo y bandera con numeración.

Modo de efectuar la salida.

Llegadas las traineras a los respectivos puestos o balizas de línea de salida y a las once y veinticinco minutos (para la primera prueba) y a las once cincuenta y cinco (para la segunda), se hizará en el mástil del Jurado la bandera nacional, disparándose al mismo tiempo un cañonazo, como señales de atención, para indicar a las tripulaciones que *faltan cinco minutos para la salida*. Desde este momento cada patrón se preocupará de preparar su embarcación con objeto de que para cuando se den las señales definitivas de salida, tenga ya cogida con una mano el extremo de la escacha de la baliza y con la otra el remo de gobierno; aguantando su trainera proa a la baliza de igual número de fuera.

Señales definitivas de salida.

Un miembro del Jurado que estará en la misma línea de salida, ordenará un toque de corneta y se arriará la bandera nacional en el mástil del Jurado *diez segundos antes* de la hora anunciada para la salida, transcurridos los cuales se disparará el segundo y definitivo cañonazo, que es el designado para la orden de arrancar. Ningún patrón podrá desasirse de la estacha hasta este preciso momento, que es cuando dará principio la prueba.

Recorrido y línea de llegada.

Cada trainera recorrerá la distancia de la baliza de salida hasta la de igual número de fuera, haciendo la virada en ésta y por babor y cortando la línea de llegada en el espacio comprendido entre la baliza de salida (dejándola también por babor) y la contigua de precedente número. De este modo se da a cada trainera una ruta independiente y suficiente anchura que evitará todo abordaje. Distancia total del recorrido *tres millas*. La llegada será cronometrada y anunciada por un cañonazo.

Prevenciones.

1.ª Toda tripulación que con los remos o cualquier parte de su embarcación toque una baliza, será descalificada.

2.ª En el caso de que una trainera quisiera retirarse en el curso de la regata, deberá seguir su rumbo (aunque sea lentamente), hasta pasar la línea de balizas a proa de ella, con objeto de evitar que estorbe a las demás embarcaciones.

3.ª La tripulación que cause estorbo o perjuicio manifiesto a sus competidoras, será multada con *mil pesetas*, aparte de las sanciones que por parte de la Autoridad de Marina se haga acreedora.

4.ª *Toda tripulación que antes o después de cada prueba provoque discusiones, denuestos o insultos a cualesquiera de sus competidoras, será excluída de tomar parte en las sucesivas pruebas, perdiendo todo derecho a premio; asimismo se procederá con las que en análogo modo contesten o respondan a tales provocaciones.*

5.ª No se permitirá que en las balizas de fuera, una vez reconocidas por el Jurado y patrones, y en sus inmediaciones, haya ninguna embarcación.

Embarcaciones que asistan a presenciar las regatas.

La zona de mar destinada a la regata quedará acordonada por medio de una serie de balizas que arbolarán bandera blanca y azul. Con objeto de evitar dificultades de última hora para mantener esa zona despejada de todo estorbo, se ruega muy encarecidamente a los dueños y patrones de toda clase de embarcaciones y al público en general, se abstenga en absoluto de entrar en dicha zona desde las once de la mañana hasta la terminación de la regata; se mantengan a distancia prudencial de dicha línea de balizas para no romperla y atiendan con el debido respeto a toda indicación que los Agentes de la Autoridad de Marina, encargados de mantener el orden, se ven en la necesidad de hacer, en cumplimiento de las disposiciones dictadas por el señor Comandante de Marina.

No se permitirá que ninguna embarcación se adelante a las que regateen, con objeto de que las balizas de fuera estén completamente libres y despejadas.

OBSERVACIONES

Las embarcaciones deberán presentarse tal y como salen del astillero, sin quitar ni añadir pieza alguna que les favorezca para el regateo y serán reconocidas por el Maestro Mayor de Bahía.

Las traineras que lleguen en los primeros lugares en la primera prueba y que por tanto tienen que correr la segunda, quedarán a disposición del Jurado, para su depósito, pudiendo sus tripulaciones designar un guarda para su cuidado y vigilancia. Estas traineras se entregarán a sus tripulaciones el día señalado para la prueba a las diez de la mañana. Si se pusieran de acuerdo, se les permitirá dar plombagina a las embarcaciones.

La distribución de premios se celebrará con toda solemnidad en la Casa Consistorial a la una de la tarde del domingo 15 de Septiembre. Caso de no presentarse alguna tripulación a recoger el suyo en dicho acto, se entiende que renuncia al mismo y pasará como donativo a la Casa de Beneficencia de esta Ciudad.

San Sebastián, 1.º de Julio de 1935.

REGLAMENTO PARA LAS REGATAS DE BATELES A REMO

que tendrán lugar el día 1.º de Septiembre de 1935, a las once y media de la mañana, en la Bahía de la Concha de San Sebastián

El Ayuntamiento de San Sebastián ha organizado una Regata de Bateles, que tendrá lugar el día indicado, en la cual podrán tomar parte todos los remeros y lanchas que se presenten a la lucha con arreglo a las siguientes condiciones:

1.ª Las lanchas serán de las dimensiones que se especifican en el correspondiente gráfico, e irán tripuladas por tres remeros y patrón. Tanto las lanchas como los remeros, pueden ser indistintamente de distintos puertos del litoral.

2.ª Todos los bateles que tomen parte en las Regatas, deberán estar en seco en el varadero de este Muelle a las nueve de la mañana del indicado día, con el objeto de que sean examinadas por el Maestro arqueador de la bahía, quien dará su conformidad para que puedan regatear las lanchas inscriptas o pondrá los reparos pertinentes, si a ello hubiere lugar.

3.ª La inscripción de bateles se verificará en la Sección Gobernación-Fomento del Municipio, hasta las doce del día 30 de Agosto.

4.ª Los bateles saldrán del Muelle a las once de la mañana y el regateo dará comienzo a las once y media en punto.

5.ª Cualquier incumplimiento o tardanza será castigado declarando la descalificación de la embarcación que hubiere incurrido en falta.

6.ª En el momento de dar el toque para el comienzo de la primera Regata, si hubiese dos tandas, se entenderá que ese mismo toque sirve de atención para la siguiente tanda.

7.ª El Jurado será el mismo que actúe en las Regatas de traineras, sea el señor Comandante de Marina, el delegado de la Diputación, Práctico del Puerto, Maestro-arqueador de bahía

MARICHU los platos más típicos.

los Concejales de la Comisión de Fomento municipal y un representante autorizado de cada batel que tome parte en estas Regatas.

8.ª El Jurado resolverá cualquier reclamación que hubiere, sin derecho a apelación de ningún género. Las reclamaciones deberán hacerse antes de que el Jurado se retire de la bahía.

9.ª El regateo se verificará en grupos de a cuatro, luchando en la primera tanda los botes numerados por el orden correlativo que les haya correspondido en el sorteo, o sean 1, 2, 3 y 4; en la segunda los otros cuatro y así sucesivamente.

10. El día 30 de Agosto tendrá lugar en la Casa Consistorial, a las doce del mediodía, el sorteo de botes entre todos los que concurran al regateo, pudiendo hallarse presentes en este acto los representantes de cada embarcación.

11. El sorteo de balizas que han de ocupar las embarcaciones en cada tanda será completamente independiente del sorteo de grupos y aquél se verificará en la misma bahía, momentos antes de comenzar el regateo.

12. El recorrido del regateo de bateles será de una distancia aproximada de dos millas entre ida y vuelta, colocando las balizas indicadoras del punto de salida dentro de la bahía, y las del punto donde debe darse la vuelta, mar afuera. Las balizas se dejarán siempre por la banda de babor.

13. Los premios establecidos para las regatas de Bateles son:

1.er	Premio	1.000	pesetas.
2.°	»	500	»
3.er	»	250	»
4.°	»	150	»

Estos premios en metálico se distribuirán en la Casa Consistorial, el día 15 a la terminación de las Regatas de traineras.

San Sebastián, 1935.

Las regatas de yolas se correrán el día 1 también, después de la de bateles.

Es el 4.° año de estas pruebas de yolas y la Copa del Ayuntamiento se halla depositada en el Ur Yoko de San Juan de Luz.

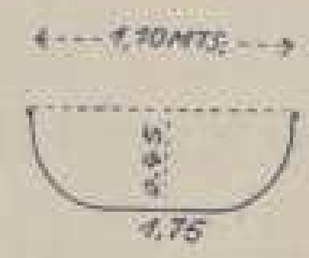
Para quedar en posesión de la Copa es preciso que un Club gane tres años consecutivos o alternos esta clase de regatas.

MODELO PARA BATEL DE REGATAS (Tres remeros y patrón)

Eslora máxima entre perpendiculares.	6,83	mts.
Manga mínima en el centro interior....	1,30	»
Puntal mínimo	0,50	»
» » a proa.....	0,75	»
» » a popa	0,65	»
Contorno exterior	2,05	»

MODELO PARA BATEL DE REGATAS (Individual)

Eslora máxima entre perpendiculares.	5,44	mts.
Manga mínima en el centro interior....	1,10	»
Puntal mínimo	0,45	»
» » a proa.....	0,65	»
» » a popa	0,55	»
Contorno exterior	1,75	»



Ayestarán BAR RESTAURANT PENSIÓN

Cafés y licores de todas marcas
Mariscos y aperitivos selectos
Meriendas-Chocolates-Helados
Menús especiales y a la carta
Platos típicos del país
Cocina francesa y española

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-36-38 Mayor, 4 y Embeltrán, 16

SANSI

BAR-RESTAURANT

Servicio a la carta y menú

Especialidad en platos del país

San Sebastián

Fermín Calbetón, núm. 10

Bar Goenaga

Se sirven meriendas y bocadillos, sidras, chacolís, vinos y licores de las mejores marcas
Café Exprés

Mayor, 6 San Sebastián

Bar "Flores" José Lasarte

COMIDAS ECONOMICAS

Vinos y licores de las marcas más excelentes

San Sebastián

Teléfono 1-21-60 Puerto, 21 y Angel, 6

REGATAS

Las de traineras en Bilbao. - Orio renueva su triunfo del año anterior.

Pocos son aún los días que han transcurrido desde que se han celebrado las regatas de traineras en Bilbao. Pocos serán también los que no se han enterado del gran triunfo de los remeros oriotarras. A juzgar por los resultados que se han registrado en las regatas de nuestros vecinos los bilbainos, se nos antoja que los famosos sardineros del simpático Orio, continúan en plan de grandes favoritos. El triunfo de los guipuzcoanos, bien merece que mencionemos aquí, indicando, de paso, los resultados.

PRIMERA REGATA

1.º ORIO, en 21,18 1/10
2.ª Sestao, en 21,28 1/10
3.ª Fuenterrabía, en 21,32 4/5
4.ª Peñacastillo, en 21,55
5.ª Las Arenas, en 22,9 4/10
6.ª Pedreñas, en 22,26 3/5
7.ª Promontorio, 22,46 3/5

SEGUNDA REGATA

1.º ORIO, en 19,47
2.º Sestao, en 20,15 1/5
3.º Fuenterrabía, en 20,34 2/10
4.º Peñacastillo, en 20,44

Loor, pues, una vez más, a los bravos remeros de Orio.

LA QUINCENA DEL REMO EN SAN SEBASTIAN

LA REGATA DE YOLAS

Nuevamente es el «Ur-Kirolak» donostiarra el que pone el mingo en esta especialidad. Ni catalanes, ni alicantinos, ni malagueños, ni bilbainos; ni franceses del Aviron, ni de la Societé Nautique. Probablemente nadie, hoy por hoy. Porque, señores aficionados: ¿No es un poquito serio esto de ganar siempre? Hoy nos convence más que nunca aquel comentario de un deportista vasco aclimatado en Cataluña, extrañado de la sencillez del equipo donostiarra, después de un gran triunfo: «Vienen, se embarcan, reman, ganan, se visten, comen y se marchan».

Este año, ha vuelto a ganar en el Campeonato de la Costa Vasca, pero a costa de un extraordinario esfuerzo. Había que ganar, como fuese. Una boina, una sencilla «txapela», (¿quién será el cabezota?) casi originó un conflicto un poco serio. Menos mal que el patrón resultó ser un tanto flemático, y su serenidad sirvió de estimulante en el equipo.

Tuvo la regata dos fases interesantísimas: el principio, cuando el equipo vencedor desplegó un brío admirable en una serie de remadas en «champa», capaz de desconcertar a cualquiera. Después, el obstáculo que formó la boina enganchada en el timón, motivó la pérdida de bastante terreno. Salvado el obstáculo, el Ur-Kirolak partió de nuevo a gran marcha y consiguió ponerse a la altura del primero. Así las cosas, la Societé Nautique renunció a seguir luchando, pues, al parecer, hacía agua la embarcación. Y ya no hubo contrarios. El Ur-Kirolak se dedicó a hacer una exhibición de su potencialidad y de su impecable estilo: estilo inimitable, exclusivo de Ur-Kirolak. Claro...

LA CLASIFICACIÓN

1.º Ur-Kirolak, en 12,16 2/5
2.º Club Nautico, en 12,34
3.º Aviron Bayonnais, en 13,13

Los suplentes de Ur-Kirolak, corrieron en la vieja «Antxiak», con éxito inesperado.

Un momento interesante de la regata de yolas de mar.

RESTAURANT MARICHU - Los más exquisitos platos - Probad y os convencereis

CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN

AHORRO depositado en 31 de Diciembre de 1934. PESETAS 54.879.432,79

RESERVAS en 31 de Diciembre de 1934. PESETAS 5.314.332,69

OFICINA de la CAJA de AHORROS:
GUETARIA, 11

OFICINA del MONTE de PIEDAD:
PI Y MARGALL, 12

OPERACIONES QUE EFECTUA EL ESTABLECIMIENTO

IMPOSICIONES

Admite imposiciones desde una peseta, en libretas ordinarias, al 3 °/₀ de interés, capitalizable por años, y, desde 100 pesetas, en libretas a seis meses y un año plazo, al interés anual de 3,60 y 4 °/₀ respectivamente.

HUCHAS DE AHORRO

Facilita huchas a los imponentes de libretas ordinarias, que depositen, como garantía, la cantidad de 10 pesetas.

PRÉSTAMOS

Otorga préstamos con garantía hipotecaria sobre edificios destinados a vivienda, situados dentro del término municipal de San Sebastián, al 6 °/₀ de interés anual.

Con objeto de fomentar la construcción, concede créditos sobre solares destinados a edificación inmediata.

Efectúa préstamos sobre libretas a plazo fijo expedidas por la misma Institución, a 5 °/₀ de interés anual.

Verifica operaciones de préstamo sobre alhajas, ropas, colchones y muebles, al 6 °/₀ de interés anual y por plazo de seis meses, renovables, si lo permite el estado de la prenda.

Se despachan toda clase de operaciones por correspondencia.

LABOR BENEFICA SOCIAL

Sostiene y subvenciona Instituciones y servicios de orden benéfico, social y cultural, como el Monte de Piedad, la Gota de Leche, la Maternidad, el Cine Educativo, etc., etc.

La regata Oxford - Cambridge

Tanto Oxford como Cambridge están integradas por un número crecido de colegios a unidades que, en conjunto, forman la Universidad. Dentro de un plazo ya establecido, cada una de esas unidades envía al Oxford University Boad Club, por ejemplo, la lista de los remeros mejor conceptuados, como posibles. En poder de esas nóminas, el presidente y el secretario del club proceden a elegir los tripulantes que más se destaquen en las pruebas de selección, que se inician, como queda dicho, a fin de noviembre.

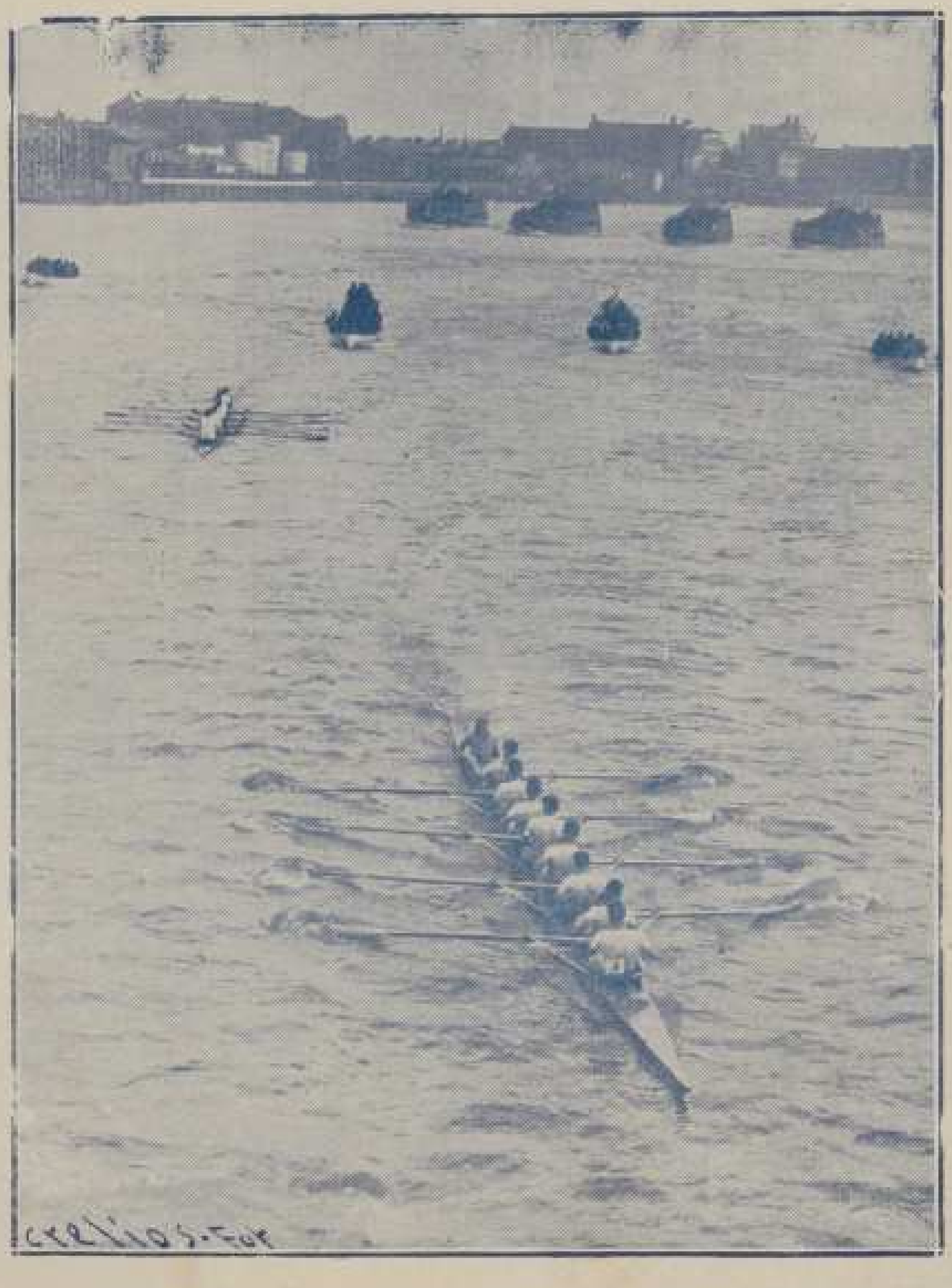
Generalmente, son alrededor de quince hombres los que se eligen para intervenir en el training severo. En enero empieza el sacrificio. . . Cada bote sale dos o tres veces cambiando hombres, de manera que corran todos los elegidos. Esto se hace para destacar, entre esos quince, los ocho mejores, y también para que sean posibles todas las combinaciones llegado el caso de que, a último momento, sea necesario reemplazar a alguno de los remeros efectivos. Este training de rigor dura ocho semanas, repartidas entre Oxford, Henley y Londres. Durante ese tiempo, los seleccionados son sometidos a revisión médica y rige una extricta disciplina. La menor falta de cumplimiento bastaría para que el culpable fuera separado del bote, pero ese caso no se ha dado nunca.

Dice Mr. Hale que mientras el entrenamiento se realiza en la Universidad, ya en las ocho semanas últimas, el bote sale una vez por día, a la tarde, dado que por la mañana es necesario atender a los estudios, cuyo ritmo no se altera en absoluto por la proximidad de la gran regata. Luego, en Henley, y, por último, en el mismo escenario de la prueba, el training se hace dos veces diarias, mañana y tarde.

—Los entrenadores son también aficionados, estudiantes—dice Mr. Hale—. Y no hay rivalidades en eso. Las dos universidades se ayudan entre sí. Hay años en que alguna de ellas no tiene un buen trainer; en ese caso, la otra le envía uno suyo. Yo he sabido que en la última carrera, la de este año, al bote de Oxford lo entrenó un coach de Cambridge. Otras veces ha pasado lo contrario.

—¿No se piensa en traiciones?

—¡Qué esperanza! La rivalidad se reduce al momento de la prueba, nada más. Ahí no hay secretos de ninguna clase.



La gran regata tiene en esta foto, cifra toda la brillantez de una prueba de tan enorme relieve mundial.

EL LUGAR DE LA CARRERA

Como la Oxford-Cambridge se realiza en invierno, aunque el calendario indique la iniciación de la primavera, ofrece a los remeros muchas más dificultades que las regatas de Henley, pues éstas se corren en verano. Y mucho más bravo resulta el entrenamiento, hecho en el rigor del invierno.

El tramo del Támesis que va de Putney a Mortlake es frecuentemente azotado por los vientos, sobre todo en esa época, a fines de marzo o principios de abril. Con buen tiempo, la regata no ofrece mayores dificultades, pero en día de tormenta los remeros y el resultado queda a merced del viento.

A esa altura, el río separa a dos condados: el de Surrey y el de Middlesex. En este último lado hay dos curvas relativamente leves. Una, la del puente Hammersmith, que está casi al principio y la otra al pasar el puente de Barnes, ubicado cerca del final. En cambio, el lado de Surrey tiene una gran curva cerrada, que es la que va desde un puente hasta otro y cuya parte más brava se encuentra entre los 8 o 9 minutos de carrera. El bote que corre por el lado de Surrey lleva la ventaja que significa esa curva pronunciada y es por eso que, generalmente, el ganador del sorteo elige esa cancha. El privilegio desaparece, en parte, cuando el tiempo es malo, porque el viento puede influir en favor del otro, pero no habiendo tormenta va en desventaja la tripulación que corra junto a Middlesex.

La lucha en esa curva es lo que, en la mayor parte de las veces, decide el triunfo.

—Es ya una cosa establecida que el bote que logra pasar primero bajo el puente de Barnes, que está dos minutos antes de la meta, es el que gana la regata. En 1901, Cambridge ganó el sorteo y eligió la mejor cancha, la de Surrey. Aunque soplaba fuerte viento y la corriente era bravísima, Cambridge consiguió aventajarnos y pasar bajo Barnes con un largo de ventaja. Ahí conseguimos repuntar nosotros y se produjo una de las excepciones de que les hablé antes: triunfamos en los dos últimos minutos, por medio largo. Esa fué una de las regatas que se recuerdan como «históricas», porque ya se conceptuaba perdida.

HONROSA DISTINCION

El remero inglés que haya participado en la clásica regata tiene con ello un motivo de orgullo que puede evocar, legítimamente, durante toda su vida. No importa que en la lucha resulte vencido o vencedor. El mejor triunfo consiste en haber llegado a reunir los méritos suficientes para disputar la prueba tradicional.

—Es por eso—nos dice Mr. Hale—que la palabra de los viejos remeros de Cambridge y Oxford se escucha siempre con respeto en Inglaterra. Cuando se corre la regata, se les confiere una honrosa distinción: detrás de los dos botes que disputan la carrera va la lancha del umpire, con los dos entrenadores y las personalidades más destacadas que concurran en calidad de espectadores, como ser el príncipe de Gales o cualquier otro miembro de la familia real, los ministros, etc. Y más atrás, a una distancia prudencial, dos buques más grandes; son los reservados a los ex-remeros de las dos Universidades. En uno, van los de Oxford; en el otro, los de Cambridge. Todos ellos lucen sus sacos, verdadero trofeo de honor. Como se sabe, en esta regata no hay premio de conjunto. Sólo se entrega una medalla a cada vencedor. Pero todo remero que interviene en la prueba tradicional recibe, de sus respectivas universidades, el saco con los colores oficiales: celeste el de Cambridge, azul marino el de Oxford. Esa prenda se guarda como un tesoro y es costumbre saludarla cuando se la ve, aunque no se conozca quien la luce.

Sólo pueden integrar las tripulaciones los remeros que sean estudiantes de cada universidad y estén radicados en ella. Si alguno abandonara esos lugares o terminara sus estudios, ya no podrá defender los colores. Sobre esto no hay un reglamento, pero es cosa bien entendida.

En la clásica y emocionante prueba deportiva que anualmente celebran los equipos remeros de Oxford y Cambridge, han triunfado los de esta última ciudad, después de una impresionante lucha, en la que unos y otros han rendido el máximo esfuerzo y han actuado poniendo todo el alma en la empresa. He aquí al grupo de muchachos de Oxford, a los que este año les ha sido esquiva la fortuna.

DATOS DEL PASADO

Los botes para la gran regata se construyen todos los años. A veces, llegan a construirse dos, o más, hasta tanto se dé con el que satisfaga ampliamente.

—La importancia del bote es cosa que no se pasa por alto. Cuando la selección ha sido hecha, las universidades envían a los constructores la lista de pesos individuales y el bote se hace en proporción. El reemplazo de un hombre ya designado es motivo suficiente para que, si existe diferencia en el peso, se haga otra embarcación.

Un caso raro se produjo en el año 1877: los dos botes llegaron a la meta en una misma línea. Es el único empate registrado en toda la historia de la regata.

En seguida, para demostrar con qué orden se disputa la importante prueba míster Hale destaca el hecho de que no se ha producido ninguna descalificación.

LOS PLATOS MAS TIPICOS DEL PAIS

Restaurant MARICHU - Pescadería, 6

BERNARDO AGUINAGA

ELECTRICIDAD EN GENERAL

RADIO

"EMPIRE"

ALMACEN Y OFICINA:
Fermín Calbetón, núm. 12

Teléfono número 1-45-92
SAN SEBASTIAN

González Byass y Compañía

VINOS DE JEREZ Y OPORTO

COÑAC JEREZANO

CASAS EN JEREZ, LONDRES Y OPORTO

Representante en Guipúzcoa

José Luis Blanco

Santa Catalina, 4 - 1.º — Teléfono 1-39-94

SAN SEBASTIAN

González Byass y Compañía

JEREZ ETA OPORTO'KO ARDOAK

COÑAC JEREZANO

Jerez'en Londres'en eta Oporto'n Etxiak

GIPUZKO'AN ORDESKARI

Jose Luis Blanco

Santa Katalina Kalean 4-1.ª — Urrutizkiña 1-39-94

DONOSTIA'N

LAS PESCAS MILAGROSAS DE ATUNES

La prensa francesa de estos días nos entera de las extraordinarias capturas de atunes que están haciendo en la costa del Norte de Francia por un procedimiento que, hasta este año, no se ha puesto en práctica en ese país, y que sin embargo desde hace cuatro años está dando tan buenos resultados por las costeras atuneras del Norte de Europa.

El año 1930 un capitán mercante sueco mandaba un yacht de recreo, cuyo propietario tenía una gran predilección por el deporte de la pesca del atún. Un día tuvo la idea de aplicar la electricidad para electrocutar a los peces, pensando solamente en ahorrar los sufrimientos que experimentan estos animales, entre las operaciones que se desarrollan desde que tragan el anzuelo y la pesada tarea de rematarlos para izarlos a cubierta.

Sus primeras pruebas tuvieron verdadero éxito, pues el atún, por efecto de la descarga recibida, quedaba completamente atontado y resultaba faena facilísima extraerlo del agua. Además, por su inmovilidad, no espantaba a sus compañeros de bandada y la pesca se hacía muy abundante e interesante. Pero... sin duda por la emoción que se experimentaba al cobrar tan fácilmente piezas de 250 libras, se les olvidaba cerrer el circuito eléctrico, y algunos recibieron descargas eléctricas, más o menos fuertes.

En vista del éxito y a pesar de las descargas, el propietario del yacht encargó a un ingeniero sueco que construyera un aparato lo más perfeccionado posible y a la vez que evitara los peligros de las descargas que, por tener las manos mojadas, hacía que éstas fueran muy desagradables. El ingeniero fabricó un aparato sencillísimo, completamente automático y que sin que el pescador interviniera en nada, el atún quedaba electrocutado, víctima de su voracidad.

Las pescas realizadas por este yacht al siguiente año, el 1931, fueron verdaderamente milagrosas. Cuantos atunes caían en el anzuelo eran irremisiblemente electrocutados, haciendo seguidamente las demás faenas sin ningún contratiempo.

Las bandadas de atunes no se espantaban, pues apenas se daban cuenta de lo que les iba ocurriendo a sus compañeros. Eran completamente inútiles los arpones empleados hoy para rematar al pescado, y lo que hasta entonces había sido pesca muy difícil, se convirtió en faena sencilla y de gran rendimiento.

Pronto se propagó el procedimiento en los diferentes puertos de la costa Noruega. Al año siguiente imitaban la idea los pescadores de Suecia, Dinamarca; luego Escocia, Holanda y este año son los franceses los que lo han puesto en práctica.

Desde hace tres años estamos predicando por nuestra costa a nuestros arrantzales; pero... inútil. Mientras no haya un valiente que lo ponga en práctica, nadie lo querrá practicar, pero entonces todo el mundo será para imitarle.

Veamos ahora en qué consiste este maravilloso procedimiento.

Primeramente nos hace falta una dinamo de corriente continua de 120 a 150 voltios, que son los necesarios para electrocutar a los peces. Como fuerza necesaria para 4 perchas, nos basta un kilowatio a dos y para mover esta dinamo es suficiente que por medio de una correa se le aplique al caballito de alimentación o directamente al motor que impulsa la hélice.

Así, que la parte principal y la más costosa de este aparato puede costar unas 500 pesetas.

En cuanto a las perchas, nada hay que variar a las que hoy se usan. Unicamente hay que añadir un cable, completamente aislado, que unido a la cuerda del aparejo actual, llega hasta el anzuelo que forzosamente tiene que ser cubierto con un baño de cobre en lugar de estaño, que tiene hoy, y que en cualquier taller de galvanoplastia lo hacen fácilmente.

En la punta de la percha tiene un resorte, bastante fuerte, que al hacer el tirón el atún que se siente herido, hace que por el cable, aislado, que acompaña a la cuerda pase la corriente eléctrica, que, siendo los peces buenos conductores de electricidad, hacen que produzca la descarga en su boca al contacto del agua que hace de corriente neutra.

El aparato no puede ser más sencillo, sin que nadie corra el peligro de recibir ninguna descarga eléctrica, pues el mismo pez se convierte en su mismo verdugo.

M. S.

Tello **OÑETAKOAK**

URBIETA 8 ta 34'gn

DONOSTI'AN

Etxe onek bere landoia Amara auzoko Arroka kalean dauka.

Euditarako oñetako bereziak egiten ditu ta iñork baño merkeago.

Oñ zabalentzat ere, egiten dira oñetako bereziak.

Erosi beti TELLO oñetakoak

Urbieta 8 ta 34'gn

DONOSTI'AN

CALZADOS **Tello**

URBIETA, 8 y 34

SAN SEBASTIAN

Esta Casa tiene su fábrica en Arroca, Barrio Amara

Produce modelos especiales para lluvias a precios reducidos.

Hormas especiales capaces para los pies más anchos.

Adquiera los calzados TELLO

Urbieta, 8 y 34

SAN SEBASTIAN

Colinas y Aguirre

TALLER MECANICO
DE CANTERIA Y MARMOLERIA

PANTEONES
MARMOLES
LAPIDAS - SEPULTURAS

Mármoles para todas las construcciones.

CONSULTAR PRECIOS A ESTA CASA

Taller: ERMITA
Domicilio: Corrocoitz, 7

IRUN

REGATAS DE TRAINERAS: Competición deportiva entre los hombres rudos del mar, habituados a luchar y los remos macizos manejados por puños de hierro que conocen más de la fuerza que del estilo. Los hombr dejan caer extenuados en los asientos de la barcaza que aun se desliza sobre las

Restaurant TOKI-ALAI de Orio

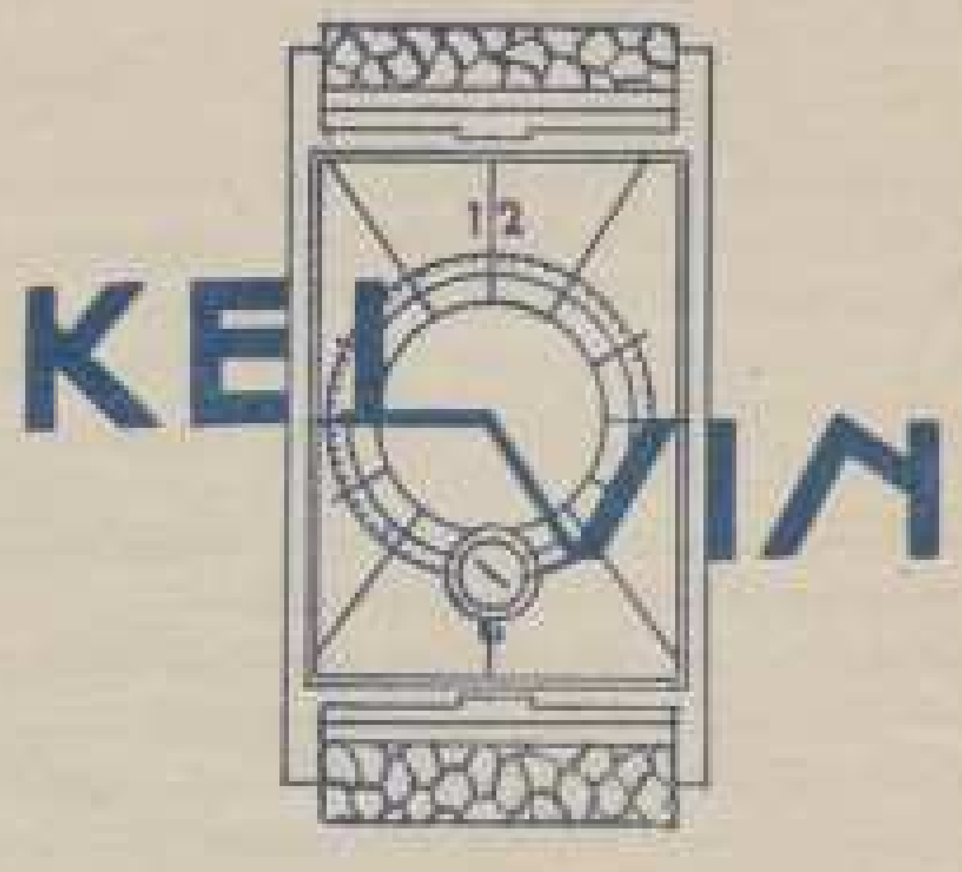
ESPLENDIDA TERRAZA — TELEFONO 181

¿No ha degustado Vd. los exquisitos menús de esta casa? Hágalo, se lo recomendamos, confiados en proporcionarle a Vd. un placer. El menú más completo y abundante por poco dinero.

SUCURSAL EN SAN SEBASTIAN: FERMIN CALBETON, 35 - TELEFONO 10082

RICHU - Pescadería, 6 - Teléfono 15.273

a luchar con él y a vencerlo. Nada de embarcaciones estilizadas ni de remos finos: la trainera ancestral y pesada
os hombres que desprecian la táctica y la reserva, vierten en su brega torrentes de energía y, al final—vencidos—, se
obre las ondas como si la impulsara el resuello fuerte de los bravos pechos sudorosos.



RELOJ INSUPERABLE

VENTA EXCLUSIVA

La Esmeralda

NARRICA, 17

La relojería más económica de la región Vasco Navarra.

CAFE "CHO-KO„ San Sebastián Alameda, 7 Teléfono 1-19-96

Se reciben diariamente MARISCOS DE TODAS CLASES. Exquisita cerveza "El Aguila"
Licores de las mejores marcas. Limonada y soda "Berritz"
SERVICIO A DOMICILIO

MARICHU -- Siempre MARICHU

92

Narraciones

La campana de la Abadía

María Dourduff ordenó que guardasen silencio.

El viejo Guirec arreglaba unos leños que se consumían en el fuego, mientras que el pequeño Yvón jugaba con una gaviota que tenía prisionera. Los dos obedecieron al mandato, y ya no se oyó más que el ruido del viento.

Al cabo de un rato exclamó María Dourduff:

—Es viento noroeste el que escuchamos.

Y volvió a guardar silencio. Pensaba en su marido y sus dos hijos mayores, que en aquel momento estarían luchando con los elementos en el mar, en su vaporcito pesquero.

Guirec movió la cabeza. El reuma le tenía postrado junto al fuego; pero su inteligencia aun era clara.

—Mientras no oigas la campana de Kerascoet, no debes de preocuparte, María, porque mientras no suene, tus hombres no corren peligro—afirmó sentenciosamente.

—¡La campana de Kerascoet!—repitió la mujer.

La imagen fatal acudió a la mente de María... Se representó el campanario, cubierto de hiedra, entre las ruinas de la antigua Abadía. El tiempo había destruído los claustros, roto las columnas y pulverizado las vidrieras... Sólo quedó como recuerdo de antaño la campana, milagrosamente suspendida en el viejo campanario.

Muda durante años y años, aquella campana no sonaba más que para anunciar desastres... Cada uno de sus toques correspondía a un naufragio... Sus ecos eran mensajeros de la muerte.

Y los pescadores, en su ruda ignorancia, atribuían a la campana un poder fatídico y misterioso.

La realidad era que el campanario estaba situado en tal forma que cuando soplaba el viento noroeste, el más peligroso, la fuerza del huracán ponía en movimiento la campana, arrancándole sus lamentos.

El aire era cada vez más violento... Pronto los vaporcitos se verían perdidos, y pronto el vendaval, con su asolador impulso, haría sonar la fúnebre campana.

María Dourduff abrió nerviosa su armario y cogió su capa de paño negro.

—¿Sales? ¿Dónde vas?—gritó el viejo.

La mujer no se ocupó en contestarle. Abrió la puerta de la calle, y, al abrirla, el huracán aventó violentamente el fuego, y salió resuelta.

Caminaba con la cabeza baja, haciendo grandes esfuerzos y respirando difícilmente... Una idea la obsesionaba: «Hay que impedir que suene la campana», se decía. Y este pensamiento le daba alas para seguir adelante...

Vivía muy lejos de la Abadía de Kerascoet... Tuvo que andar mucho rato para llegar hasta ella... Pero al pensar en su marido y sus hijos, que también, venciendo la fatiga, lucharían en el mar, sentía renacer sus fuerzas y seguir adelante.

* * *

Cuando María Dourduff penetró en las ruinas de la Abadía era tan fuerte el vendaval, que la pobre mujer apenas podía sostenerse... su gran cansancio anquilosaba sus huesos y la ponía en trance de caer vencida entre las ortigas y los jaramagos... Buceando en las tinieblas, su vista, al fin, descubrió confusamente la sombra de la torre...

—¡La campana!—murmuró.

Y haciendo un esfuerzo sobrehumano, sintió un súbito vigor y se dirigió hacia el campanario.

Una cuerda colgaba entre la hiedra, una cuerda nueva que había mandado colocar allí el cura del pueblo vecino el verano anterior, para tocar la campana con motivo de la visita pastoral.

María Dourduff, con la idea fija de que sus hombres peligraban en el mar, se abalanzó a la cuerda y, cogiéndola con sus dos manos, suspendió en ella el peso de su cuerpo, destrozado, física y moralmente, por el cansancio y por la angustia...

La voz del viejo Guirec resonaba aún en sus oídos.

«Mientras no oigas la campana de Kerascoet no debes preocuparte, María, que tus hombres no corren peligro».

Y María Dourduff, aunque sus manos se desollasen, quería inmovilizar la campana y condenarla al silencio...

* * *

¡La noche fué horrible!... Parecía que el viento proponíase, a toda costa, vencer a aquella infeliz mujer que se atrevía a desafiarle. Pero ella, temeraria, sostenida por su férrea voluntad, no soltó su presa a pesar de ser su cuerpo zarandeado como una rama y de sentir unos dolores vivísimos en las axilas y en los puños... Al alborear cesó la tempestad, y María regresó a su hogar deshecha y sin aliento... Y su alegría fué inmensa cuando a poco vió llegar, sanos y salvos, a su marido y a sus dos hijos...

El vaporcito había sufrido grandes daños; pero una canoa de salvamento los auxilió, y pudieron llegar felizmente al puerto.

Y al referirlo, Dourduff terminó diciendo:

—El noroeste era tan fuerte, que los muchachos y yo ya estábamos resignados a no volver a veros ni a pisar más nuestra casa... Navegábamos como locos entre las olas y el viento, creyendo que cada instante sería el último de nuestras vidas... Nuestro salvamento ha sido verdaderamente milagroso...

Entonces el viejo Guirec añadió:

—Tan milagroso como el no haber sonado esta noche la siniestra campana de Kerascoet...

Al oír estas palabras, María Dourduff miró sus manos ensangrentadas y sonrió dulcemente...

ALBERT JEAN

MARICHU la más exquisita mesa

Marichu - Marichu - Marichu
Siempre MARICHU

...¡Oiga!: Detenga su vista y lea con atención

Si quiere que sus camisas estén confeccionadas con todo esmero, encárguelas en esta Casa.

Basta probar para convencerse.

María Ormazábal

CAMISERA

Anote esta dirección y siga nuestro consejo.

San Jerónimo, 11 - 5.º

San Sebastián

Almacenes de lanería y tejidos

"LAS NOVEDADES"

Camisería y Géneros de punto.
Lanería. Sedería. Confecciones.
Gran sastrería para caballeros.

Teléfono 11783
Narrica, 13

SAN SEBASTIAN

En esta casa obtendrá Vd. el máximun de garantía y economía.

Los Aceites Marinos "VOLCANO"

reunen las dos cualidades esenciales
para hacerlos preferibles a ningún otro

1.ª Son los que mejor lubrifican.
2.ª Son los más económicos.

Grasas y aceites lubrificantes para toda clase de máquinas, motores, movimientos, etc., etc.

J. M. Bengochea

Teléfono 1-13-70 SAN SEBASTIAN Apartado 70

TALLER

de construcción y reparación de toda clase de embarcaciones y todo lo concerniente al ramo.

PEDRO ANDONAEGUI

Talleres, Kai-arriba Teléfono 13695

SAN SEBASTIÁN

GRAN CHURRERIA
de
Marcelino Celigüeta

Espacioso salón para chocolates - Cafés y licores de las mejores marcas - Churros calientes mañana y tarde - Patatas a la inglesa, modelo en su clase - Servicio a domicilio.

Esta Casa sirve a las Casas siguientes: Café Moderno, Rhin, Raga, Guria, Madrid, Marina, Norte, Círculo Mercantil, Bar Central, Café Oriental, Pastelería Maiz, Casa Iribas, Hotel Príncipe, etc.

TELÉFONO 1-25-94
CALLE AMARA, 35

San Sebastián

OROIMENAK - RECUERDOS

Tiempo invertido

7 de Septiembre de 1890 — 4 millas

1.°—Cariño, Carril 22,26
2.°—Elcano, Valenciaga 22,32
3.°—Orio, Olaizola 22,42
4.°—Invencible, Txorrolo 22,50
5.°—San Pedro, Inda 24

8 de Septiembre de 1891 — 4 millas

1.°—Illar-azala, Kiriko 21,34
2.°—Elcano, Valenciaga 22,3
3.°—M.ª Cristina, Jáuregui 22,49
4.°—Julio, Arizmendi 23,15

1892 — 1.ª serie

1.°—Amigos, Kiriko 24,25
2.°—Golondrina 25
3.°—Iñork nai ez dubena 26

2.ª serie

1.°—Guipuzcoana 26,4
2.°—N. S. de Lourdes 26,40

1894

(Dos vueltas dentro de la Concha)

1.°—Amigos, Kiriko 14,38
2.°—Donostiarra, Silva 14,44
3.°—Lezo, Iturriza 15,24
4.°—N. S. de la Paz, Arizmendi 15,32

1895

1.°—N. S. de la Paz, Arregui 22,2
2.°—Esperanza, Arrieta 22,28
3.°—San Telmo, Manuel Olaizola 22,34
4.°—Santa Cruz, Zaundegui 22,56
5.°—San José, de Orio, Mitxelena 23,47

1896

Se corre la regata en dos series.

1.°—Esperanza, de Guetaria 21,57
2.°—Ver y creer, de Pasajes 22,13
3.°—San José, de Orio 22,23

1.°—Aerolito, de San Sebastián 22,9
2.°—Santa Ana, » » 22,37
3.°—Josefita, » » 22,55

REGATA DE HONOR

1.°—Esperanza, de Guetaria 22
2.°—Aerolito, de Donostia 22,47

1897

1.°—Moñoño, de San Pedro, Korta 22,41
2.°—Ver y creer, Pasajes de San Juan 23,12
3.°—María Esperanza 23,43

1.°—Ramón y Saturnina, de San Sebastián 22,26
2.°—Agustina, Izaguirre » » 22,41
3.°—N. S. del Pilar » » 23

REGATA DE HONOR

No se presentó Moñoño. El Jurado concedió la bandera y 500 pesetas a Ramón y Saturnina, de Donostia.

1898

1.°—Flora, de Ondárroa, Bettia 21,24
2.°—Ramón y Saturnina, de San Pedro, Korta 21,42
3.°—San Antonio, de Guetaria, Cabañas 22,8

1.°—Agueda, Urrezberueta, de San Sebastián 21,43
2.°—Santa Ana, » » 22,23
3.°—N. S. de la Paz, Silva » » 22,32
4.°—Esperanza, Urkiza » » 23

REGATA DE HONOR

1.°—Flora, de Ondárroa 21,7
2.°—Agueda, de Donostia 21,31

1899

1.°—Ver y creer, de San Pedro, Iturralde 22,38
2.°—Patriarca de Asís, San Juan, Laboa 22,49
3.°—Agueda, de Orio, Atxa 23,5

1.°—San Francisco de Asís, Silva, de San Sebastián 22,5
2.°—Donostiarra, José Aguirre, » » 22,43
3.°—Aerolito, Tiburcio Eguben, » » 23,35
4.°—Santa Ana, C. Mejías, » » 24,16

Tiempo invertido

REGATA DE HONOR

1.°—Ver y creer, de San Pedro 21,39
2.°—San Francisco de Asís, de Donostia 21,52

1901

1.°—San Antonio, Orio, Olaizola 21,18
2.°—Lersundi, Pasajes de San Pedro 21,35
3.°—Ramón y Saturnina, San Juan 21,38

1.°—San José, Luis Karril, San Sebastián 21,35
2.°—Corazón de Jesús, Salavarrieta, de San Sebastián 21,57
3.ª—A la ventura, Lersundi 22,19

REGATA DE HONOR

1.°—Los de Orio, con la trainera Lersundi, de Pasajes 21,19
2.ª—Los donostiarras, con la San José 21,56

1909

1.ª—Virgen del Mar, de Orio 21,7
2.°—Nacimiento de Jesús, San Pedro 21,36
3.°—Dolores, Guetaria 21,40

1.°—Trainera tripulada por los viejos de San Sebastián 22
2.ª—Trainera tripulada por los jóvenes de San Sebastián 22,26

REGATA DE HONOR

1.ª—Virgen del Mar, de Orio 21,22
2.°—Tripulación de los viejos de Donostia 21,52

Probad la selecta mesa de CASA MARICHU

1910

1.°—Orio, Virgen del Mar 20,42
2.ª—San Pedro 21

REGATA DE HONOR

Desde este año se juega la regata de honor cambiando las lanchas las dos tripulaciones vencedoras y se suman los tiempos de los dos días.

1.ª—Tripulación de Pasajes, con la trainera de Orio 21,17
2.ª—Tripulación de Orio, con la trainera de Pasajes 21,19

Triunfa Orio

8 de Septiembre de 1911 — 4 millas

1.°—Virgen del Mar, Orio, Olaizola 28,39
2.ª—Guipuzcoana, Guetaria 31,18
3.ª—N. S. del Carmen, Donostia, Vaqueriza 32,50

REGATA DE HONOR

Enfermos dos remeros de Guetaria, el Jurado admite la sustitución. Orio protesta y no se presentan. Corren sólo los de Guetaria y hacen el recorrido en 31,18. (Se les adjudica la bandera).

1915

1.°—Muskarra, de Pasajes de San Juan 21,55
2.°—Luis Esperanza, de Donostia, Vaqueriza 21,56
3.°—Virgen del Mar, de Orio 22,6
4.°—Pasajes de San Pedro 22,30

REGATA DE HONOR

1.°—Tripulación donostiarra, en la Muskarra 22,42
2.°—Tripulación de San Juan, en la Luis Esperanza 22,57

Triunfa San Sebastián

1916

Se corre la regata en dos series. En la primera toman parte las lanchas de Donostia, Guetaria y Pasajes (San Pedro) y en la segunda las de Orio, Zarauz y Pasajes (San Juan)

1.°—San Nicolás, de Orio 19,59
2.ª—Club Marítimo donostiarra, Vaqueriza 20,15
3.ª—Elcano, de Guetaria 20,17
4.°—San Antonio, de Zarauz 20,19
5.°—Sampedrotarra, San Pedro 20,23
6.ª—Golondrina, Guetaria 20,27
7.ª—San José, San Juan 20,30

REGATA DE HONOR

1.ª—Tripulación de Orio, Club Marítimo 21,13
2.°—Tripulación de Donostia, San Nicolás 21,40

Tiempo invertido

1917

1.°—Sampedrotarra, de San Pedro..... 19,51
2.°—San José, San Juan..... 20,4
3.°—Club Marítimo Donostiarra..... 20,52

REGATA DE HONOR

1.°—Tripulación de Pasajes San Pedro, con la San José..... 21,37
2.°—Tripulación de Pasajes San Juan, con la Sampedrotarra. 21,42

1918

(Guetaria aborda a San Sebastián en el viraje)

1.°—San Antonio, de Zarauz, Laserna..... 20,4
2.°—Koruko Amabirjiña, Kiriko..... 20,14
3.°—Elcano, de Guetaria, Manteroia..... 20,17
4.°—Pasajes Ancho..... 20,30

REGATA DE HONOR

Tripulación donostiarra, con la San Antonio.
Tripulación de Zarauz, con la Koruko Amabirjiña.

Triunfa San Sebastián

1919

(Los donostiarras rompen un remo al salir)

1.°—San Nicolás, de Orio..... 19,44
2.°—Sampedrotarra, de Pasajes..... 19,56
3.°—N. S. del Carmen, Donostia, Kiriko..... 20,4

REGATA DE HONOR

(La embarcación tripulada por los de Orio hace agua)

1.°—Tripulación de San Pedro, con la San Nicolás..... 19,45
2.°—Tripulación de Orio, con la Sampedrotarra..... 19,49

Triunfa Orio

El tiempo 19,44 establecido por éstos en la primera regata de este año constituye, el record o marca actual para la distancia de tres millas y media.

1920

1.°—San Juan, de Pasajes de San Juan, Francisco Laboa.. 20,15 3/5
2.°—Ntra. Sra. del Carmen, de San Sebastián, Kiriko..... 20,22 4/5
3.°—San Nicolás, de Santurce, Munzuri..... 20,39
4.°—Ama Guadalupekoa, de Fuenterrabia..... 21,13
5.°—San Telmo, de Zumaya..... 21,13

REGATA DE HONOR

No se presentaron los de Pasajes por no atender a la protesta elevada contra Kiriko, por entrar en batiza contraria, falta ésta del Jurado al olvidar la retirada de una batiza que sobraba.

Corrió solamente la San Juan patroneada por Kiriko que hizo el recorrido en 19,45.

1921

1.°—San Nicolás, de Orio, Tiburcio Marticorena..... 20,16 4/5
2.°—La Unión, de Pasajes S. Juan y S. Pedro, Arrillaga... 20,32 1/5
3.°—N. S. del Carmen, S. Sebastián, Sotero Vaqueriza... 20,36 2/5
4.°—Cantabria, de Guetaria, Segundo Uranga..... 20,44
5.°—Jel, de Zumaya, José Aldalur..... 21,20 3/5
6.°—Ondarrabitarra, de Fuenterrabia, Ramón Lecuona.. 21,29
7.°—Lagun ederrak, de Pasajes Ancho, Julián Elizalde.... 21,55

REGATA DE HONOR

1.°—San Nicolás, con la tripulación de Pasajes..... 20,6 4/5
2.°—La Unión, con la tripulación de Orio..... 20,23 2/5

CONSOLACION

1.°—Cantabria, con remeros de San Sebastián..... 19,55 4/5
2.°—N. S. del Carmen, con remeros de Guetaria..... 20,12 4/5

1922

1.°—Elcano, de Guetaria, Bartolome Uranga..... 20,7
2.°—N. S. del Carmen, San Sebastián, Soterocho..... 20,16 1/5
3.°—La Unión, de Pasajes S. Juan y S. Pedro, Arrillaga.. 20,16 1/5
4.°—San Jorge, de Santurce, por Daniel Obregón..... 20,31
5.°—Ondarrabitarra, de Fuenterrabia, Pedro González... 20,34 1/5
6.°—Club Marítimo Donostiarra, S. S., Shumay..... 21,6 1/5
7.°—Jel, de Zumaya, Vicente Gómez..... 21,24 4/5

DESEMPATE

1.°—La Unión, de Pasajes..... 19,27 2/5
2.°—Ntra. Sra. del Carmen, de San Sebastián..... 19,35 4/5

La lucha fué emocionante. Hubo una protesta de San Sebastián antes de la salida, lo que dió motivo a la descalificación de Pasajes por haber introducido éste gente nueva en su embarcación y no atender al Jurado en sus decisiones.

Vuestro " menú " predilecto CASA MARICHU

Tiempo invertido

REGATA DE HONOR

1.°—Elcano, con remeros donostiarras..... 19,31 1/5
2.°—Ntra. Sra. del Carmen, con remeros de Guetaria.... 19,45

CONSOLACION

1.°—Santurce..... 19,31 record
2.°—Fuenterrabia..... 20,6 1/5

1923

1.°—San Nicolás, de Orio, Antonio M. Uranga..... 19,43
2.°—Donostiarra, de San Sebastián, Soterocho..... 19,44 1/5
3.°—San Juan, de Pasajes San Juan, F. Laboa..... 19,53 1/5
4.°—Guetariarra, de Guetaria, Bartolomé Uranga..... 20, 4/5
5.°—Josechu, de Bermeo, Valentín Laguno..... 20,31 1/5

REGATA DE HONOR

1.°—Donostiarra, con remeros de Orio..... 19,20 3/5
2.°—San Nicolás, con remeros de San Sebastián..... 19,28 2/5

CONSOLACION

1.°—Guetariarra, con remeros de Pasajes..... 19,17 record
2.°—San Juan, con remeros de Guetaria..... 20,5 1/5

1924

1.°—Donostiarra, Domingo de la Hoz..... 20,17 4/5
2.°—Juanita, de Pasajes de San Juan..... 20,26 3/5
3.°—Aita-Sanpedrokua, de Pasajes de San Pedro..... 20,55 1/5

REGATA DE HONOR

1.°—Pasajes de San Juan, con la Donostiarra..... 20,3
2.°—San Sebastián, con la Juanita..... 20,20 1/5

Triunfa Pasajes de San Juan

Comidas, vinos y licores de las mejores marcas

Casa MARICHU

1925

1.°—San Nicolás, de Orio, Uranga..... 19,55
2.°—Ondarrabitarra, de Fuenterrabia, Aguirre..... 20,3 4/5
3.°—Donostiarra, Soterocho..... 20,14 3/5
4.°—La Unión, de Pasajes de San Juan, Laboa..... 20,17 2/5
5.°—Cuba, de Santoña, Carreras..... 21,5 2/5

REGATA DE HONOR

1.°—Orio, con la Ondarrabitarra..... 20,25 4/5
2.°—Fuenterrabia, con la San Nicolás..... 20,42 2/5

1926

En dos series.

GRUPO 1.°

1.°—Antigua'ko-ama núm. 1 de Ondárroa, J. B. Beitia.... 19,32
2.°—Sanjuandarra, de Pasajes, Francisco Laboa..... 19,41 3/5
3.°—Ondarrabitarra, de Fuenterrabia, Ramón Aguirre.... 19,50 4/5
4.°—Donostiarra, de San Sebastián, Domingo de la Hoz.. 19,53 4/5

GRUPO 2.°

5.°—Virgen del Mar, de Fuenterrabia, M. Goicoechea..... 19,57 2/5
6.°—Antigua'ko-ama núm. 2, de Ondárroa, Balenciaga... 20,24 1/5
7.°—Virgen de la Guía, de Portugalete, L. A. Gutiérrez... 20,53 2/5

El orden de los grupos coincidió con el de llegada.

REGATA DE HONOR

1.°—Sanjuandarra, Juan Bautista Beitia..... 21,03 4/5
2.°—Antigua'ko-ama, por Francisco Laboa..... 21,20 3/5

1927

En dos series.

GRUPO 1.°

1.°—Ama Guadalupekoa, de Fuenterrabia, Román Aguirre 20,23
2.°—Santa María, de Ciérvana, Plácido Arámburu..... 20,36
3.°—Moderna Orio, de San Sebastián, Marcial Alvarez... 20,41 2/5

GRUPO 2.°

1.°—Aita Sanpedrokua, de Pasajes S. Pedro, M. Arrillaga. 20,01 1/5
2.°—Sanjuandarra, de Pasajes de S. Juan, Tomás Guereñu 20,22 3/5
3.°—Mutiozabal, de Santurce, José Iriarte..... 20,27 2/5

REGATA DE HONOR

1.°—Sanjuandarra, con tripulación de San Pedro..... 20,22 3/5
2.°—Aita Sanpedrokua, con tripulación de San Juan..... 21,13

1928

En dos series.

GRUPO 1.º

1.º—Aita Sanpedrokua, de Pasajes, Manuel Arrillaga	19,40 4/5
2.º—Ama Guadalupekoa, de Fuenterrabia, M. Goicoechea	20,13
3.º—Arralde, de Zumaya, Carmelo Urrestilla	21,08

GRUPO 2.º

1.º—Sanjuandarra, de Pasajes, Machet	20,16
2.º—San Antonio, de Fuenterrabia, Francisco Berra	20,35 3/5
3.º—Virgen del Mar, de San Sebastián, Soterocho	20,48 2/5

REGATA DE HONOR

1.º—Ama Guadalupekoa, con tripulación de Pasajes S. Pedro	20,04
2.º—Aita Sanpedrokua, con tripulación de Fuenterrabia	20,20

No dejeis de encargar vuestro "menú" en

Casa MARICHU

1929

En dos series.

GRUPO 1.º

1.º—Sanjuandarra, de Pasajes S. Juan, por Machet (hijo)	20,03 2/5
2.º—Elcano III, de Guetaria, por Claudio Galdós	20,06 1/5
3.º—Bilbotarra, de Santurce, por Antonio Pérez	20,26 1/5

GRUPO 2.º

1.º—Aita Sanpedrokua, de Pasajes S. P. por Arrillaga	19,44
2.º—José Antonio, de San Sebastián, por Soterocho	20,33 1/5
3.º—San Nicolás, de Sestao, por Dámaso Villanueva	21,11 3/5

REGATA DE HONOR

Desde este año se clasifican cuatro embarcaciones para la regata de honor.

1.º—Pasajes San Pedro, con la Bilbotarra	19,59 2/5
2.º—Pasajes de San Juan, con la Elcano III	20,09 2/5
3.º—Guetaria, con la Sanjuandarra	21,04 3/5
4.º—Santurce, con la Aita Sanpedrokua	21,31

1930

En dos series.

GRUPO 1.º

1.º—Aita Sanpedrokua, de S. Pedro, por M. Arrillaga	19,34 4/5
2.º—Elcano n.º 4, de Guetaria, por Segundo Uranga	19,48 2/5
3.º—Joshe Antoniyo, de San Sebastián, por Pedro Carril	20,13 4/5

GRUPO 2.º

1.º—San Nicolás, de Orio, por Antonio María Uranga	19,40 1/5
2.º—Sanjuandarra, de San Juan, por Laboa	20,06 3/5
3.º—San Bartolomé, de Olquina, por Santiago Salegui	20,36 1/5

CONSOLACION

1.º—San Bartolomé, con San Sebastián, por Carril	20,37 1/5
2.º—Joshe Antoniyo, con Olquina, por Santiago Salegui	21,14

REGATA DE HONOR

1.º—Sanjuandarra, con San Pedro	19,50 3/5
2.º—Aita Sanpedrokua, con San Juan	19,55 2/5
3.º—San Nicolás, con Guetaria	20,02 3/5
4.º—Elcano n.º 4, con Orio	20,06

1931

En dos series.

GRUPO 1.º

1.º—Aita Sanpedrokua, patrón Manuel Arrillaga	20,15
2.º—Koxkero, de San Sebastián, patrón Pedro Carril	20,23 3/5
3.º—Elcano n.º 4, de Guetaria, patrón Segundo Uranga	20,31 2/5
4.º—Elcano n.º 3, de Fuenterrabia	20,55 2/5

GRUPO 2.º

1.º—Joxhe Antoniyo, de Orio, patrón Segundo Uranga	20,12 3/5
2.º—Santo Cristo de Bonanza, de S. Juan, patrón Laboa	20,17 3/5
3.º—San Nicolás, de Aguinaga	21,15

REGATA DE HONOR

1.º—Pasajes San Pedro	19,44
2.º—Orio	20,02 4/5
3.º—San Juan	20,12 3/5
4.º—San Sebastián	20,12 4/5

1932

En dos series.

GRUPO 1.º

1.º—Fuenterrabia, por Lecuona	20,59
2.º—Sestao, por A. Pérez	21,23
3.º—Castro Urdiales, por D. Iriberri	21,38
4.º—Oiquina, (Zumaya), por Salegui	22,02

GRUPO 2.º

1.º—Aita Sanpedrokua, por Arrillaga	20,19 1/5
2.º—Joxemaritarra, del Amaikak Bat, S. S. V. Vaqueriza	20,42
3.º—Koskero, (arrantzales), del Empuje, S. S. A. Vaqueriza	20,56
4.º—Aguinaga, por Urdangarin	21,17

CONSOLACION

1.º—Castro Urdiales, con embarcación de Oiquina	20,03 4/5
2.º—Sestao, con embarcación de Aguinaga	20,06
3.º—Aguinaga, con embarcación de Castro	20,36
4.º—Oiquina, con embarcación de Sestao	20,48 3/5

REGATA DE HONOR

1.º—Amaikak Bat, con embarcación de arrantzales	20,06
2.º—Fuenterrabia, con embarcación de San Pedro	20,14
3.º—Pasajes San Pedro, con embarcación de Fuenterrabia	20,20
4.º—Arrantzales del Empuje, embarcación de Amaikak Bat	20,22

Computando los tiempos de ambas regatas, resulta vencedor Pasajes San Pedro.

1933

En dos series.

GRUPO 1.º

1.º—Orio, patrón D. Michelena	19,23 2/5
2.º—Sestao, patrón A. Mendiola	20 1/5
3.º—San Pedro, patrón M. Arrillaga	20,3 4/5
4.º—El Empuje, S. S., patrón V. Vaqueriza	21,9

GRUPO 2.º

1.º—Amaikak Bat, de S. S., patrón A. Vaqueriza	19,51 4/5
2.º—Santurce, patrón J. Iriarte	19,55
3.º—Fuenterrabia, patrón M. Amunarriz	19,56 2/5
4.º—Luchana, patrón A. Pérez	20,54

REGATA DE HONOR

1.º—Orio, con trainera de Fuenterrabia	19,26 1/5
2.º—Fuenterrabia, con la de Orio	19,31 1/5
3.º—Amaikak Bat, de S. S., con la de Santurce	19,39
4.º—Santurce, con la del Amaikak Bat	19,47 1/5

CONSOLACION

1.º—Pasajes S. Pedro, con la trainera de Luchana	19,29 4/5
2.º—Sestao, con la del Empuje	19,54 3/5
3.º—Luchana, con la de San Pedro	19,58
4.º—Empuje, de S. S., con la de Sestao	20,48

El acreditado restaurant MARICHU

es el punto de cita de los aficionados a la buena mesa.

Pescadería, 6 Teléfono núm. 15.273

1934

GRUPO 1.º

1.º—Pasajes de San Pedro, Arrillaga	19,43 1/5
2.º—Fuenterrabia (tierra), R. Aguirre	19,54 1/5
3.º—Fuenterrabia (mar), M. Amunarriz	20,09

GRUPO 2.º

1.º—Orio, D. Michelena	19,40
2.º—San Sebastián, A. Vaqueriza	20,06 2/5
3.º—Sestao, A. Gutiérrez	20,28

CONSOLACION

1.º—Sestao, con trainera de Fuenterrabia	19,33 1/5
2.º—Fuenterrabia (mar), con trainera de Sestao	20,13

REGATA DE HONOR

1.º—Orio, con la trainera de San Sebastián	19,23 1/5
2.º—Fuenterrabia (tierra), trainera de San Pedro	19,31 2/5
3.º—San Pedro, trainera de Fuenterrabia	19,34 1/5
4.º—San Sebastián, con la trainera de Orio	20,10 2/5

Nuestras regatas

San Sebastián, la Ciudad organizadora de los grandes festejos náuticos. - La Concha el "Madison Square Garden" del Cantábrico. - Se impone la labor de engrandecimiento de este espectáculo sublime.

Las regatas, sean de traineras, de yolas, de bateles o de tinas, siempre ofrecen la misma estampa, siempre una misma perspectiva, so pena de renovarla en su colorido con retoques de cierta viveza, de manera que destaque claramente el relieve de que es merecedora. Por la perspectiva de nuestra bahía, siempre estamos los donostiarras colocados en un plano infinitamente superior para esta clase de organizaciones. San Sebastián, con su inconmensurable Concha, no admite comparaciones; es el «Madison Square Garden» del Cantábrico; no es posible consagrarse como remero, sin haber surcado nuestras aguas en plan de vencedor, o, por lo menos, en el de gran favorito. Así tenemos catalogados, en una u otra forma, a Orio, Pasajes, San Sebastián, Fuenterrabía, Sestao, Ondárroa, Guetaria, si bien algunos merecen ser fuertemente subrayados por su clase y su forma habitual; otros por su constancia y su tenacidad admirables, dignos del más caluroso de los aplausos. En cambio, en nuestro album tenemos un Ondárroa, vencedor de las regatas de 1926, estrella fugaz que ya no despide destellos; un Guetaria que se recrea en el sueño dorado de su existencia; un Santurce, un Ciérvana, Zumaya, Bermeo, Castro, Santoña, etc. etc. a quienes quisiéramos renovar nuestras ovaciones de otros tiempos. Porque nuestras regatas son de tanta grandeza, bajo el punto de vista profesional, que no concebimos cómo puede resistirse el genio y la fortaleza de nuestros «arrantzales» sin intervenir en estos actos de lucha.

El turismo, cuenta igualmente en sus programas con este sin par espectáculo. Y a propósito de esto, no estará de más que recojamos la impresión de quienes estiman que las regatas de traineras deben caracterizarse con toda la amplitud que su cuadro vigoroso representa. En efecto, nuestros vecinos los bilbainos, año tras año se debaten por mejorar sus organizaciones del formidable espectáculo. Así vemos que hoy arrastra fácilmente a las multitudes; que lo que antes suponía un festival pueblerino, ha tomado ciertos caracteres de grandeza; que aquellos bateleros de ribera sin más ambiente, formalizan sus equipos con la seriedad de quienes intervienen en faenas de gran envergadura. Por eso, por lo que supone para el pueblo donostiarra, es de todo punto imprescindible superarse, si cabe, en las organizaciones, llámese premios, ayudas económicas, etc. etc.

Por otra parte, interesa sobremanera llamar la atención de los cronistas, fotógrafos, corresponsales, en fin, de todos aquellos en cuyas manos está en gran parte la labor de engrandecimiento de este espectáculo soberbio y extraordinario. No limitarse a escribir someramente la sencillez del espectáculo en sí, sino a describir con palabras de elevado entusiasmo, sosteniendo siempre vivo el espíritu animoso del «arrantzale». A recoger y dar a la publicidad los gráficos más salientes, más originales, y no a mostrarnos año tras año fotografías que siempre parecen las mismas, pues siempre son tomadas del mismo gabarrón, de la misma lancha o del mismo muelle.

Es preciso que sepamos que nuestras regatas son y serán incomparables, so pena que nos echemos a dormir y permitamos el pisotón de nuestros vecinos.

UN JOXEMARITARRA.

RESTAURANT DE PRIMER ORDEN

CASA MARICHU

PESCADERIA, 6 TELEFONO NUM. 15.273

¡Pescadores!

La CASA BONTIGUI dispone siempre de las mejores RABAS para la pesca de la sardina.

No es posible competir en precios con **CASA BONTIGUI.**

Campanario, 11 - bajo
Teléfonos | 15384 - oficinas.
| 11465 - domicilio.

SAN SEBASTIAN

FRONTON MODERNO

(PASEO DE ATOCHA, TELEFONO 10307)

Todas las tardes soberbias combinaciones a base de los mejores cuadros de mano, remonte y pala

DIA 8 DE SEPTIEMBRE DE 1935

Con motivo de la celebración de nuestras incomparables regatas de traineras

a las cuatro menos cuarto de la tarde

GRANDIOSO PARTIDO A MANO

ARAMBURU (solo)

contra la formidable pareja vencedora del campeón ATANO III por dos veces

Echave III y Chapasta

además se jugarán tres magníficos partidos de remonte y pala.

EL DIA 15 DE SEPTIEMBRE DE 1935

a las cuatro menos cuarto

LA MAXIMA ATRACCION DEPORTIVA

Actuará en un sensacional partido el campeón del mundo de pelota a mano

Mariano Juaristi
(ATANO III)

FRONTON MODERNO

HOMBRES DE TRABAJO

DE SAN SEBASTIAN A LA ARGENTINA

Un "errikosheme" que después de 45 años vuelve al txoko. Fué tiple con el tenor Vidarte y formó parte de la estudiantina de Sarriegui.

De rapacete en Kai-arriba a alto empleado de los ferrocarriles del Pacífico. Las regatas de traineras en su juventud.

Un vasco inquieto, viajero y con los codos abiertos para hacerse sitio se encuentra en todos los rincones del Mundo. En Sanghai o México, en América o en el Congo Belga se hallarían vidas interesantes de vascongados, para llenar de reportajes curiosos cualquier periódico diario. Mas el periodista donostiarra no tiene necesidad de seguirles en su vida azarosa. Con sólo saber esperar logrará cuantas informaciones desee.

Es condición del vasco que abandonó el «txoko», volver como un hijo pródigo a recordar su tierra y repasar una juventud cubierta de anécdotas, alegrías y tristezas en la que se desarrolló un sentimiento patrio imborrable del calendario de un corazón bien saturado de tradición.

Nos encontramos ante uno de estos hombres, ante un donostiarra de las «koxkas» de San Vicente, un errikosheme simpatición, ante Eugenio Epelde Echeverría que al cabo de 45 años, cuando ya cuenta 67, vuelve a recorrer la calle Mayor, la plaza de la Constitución, Perujuancho, esas callejas que encierran para él toda clase de emociones que hoy saturan su espíritu de un agradable vivir.

—Aquí había una sidrería—, nos dice. ¡Qué orfeones formábamos! En este portal hablé con mi primera novia. Allí vivía Lojendio. Y de esta forma iba desmenuzando recuerdos este inquieto arapiazo de Kai-Arriba que hoy es respetable caballero, después de haber sostenido una lucha fuerte con el destino que le llevó a Bélgica, Alemania y Argentina, para dejar siempre constancia de su trabajo y mantener la fama de esforzada honradez del vasco.

Don Eugenio Epelde Echeverría, que en estos días se encuentra entre nosotros, en casa de unos familiares que expresamente ha venido a conocerlos, fué un excelente mecánico de los talleres de Iraizor, que en el Muelle trabajaban.

No resistimos la tentación de hacerle algunas preguntas.

—¿Quiere usted decirnos algo de su juventud?

—Mi juventud fué sencilla, nos dice. Trabajaba en el Muelle y las horas libres las dedicaba al canto. Hay un adagio, según el cual, donde hay cuatro vascos hay un orfeón. Yo pertenecía al grupo de estos orfeonistas improvisados. Pero además, tomé tal afición al canto, que con mi voz atiplada llegué a cantar, hace unos 53 años, en Santa María, con el tenor don Manuel Vidarte, hoy el respetable sacerdote de la Parroquia de San Vicente. Decían que tenía bonita voz, así me lo aseguraba, al menos, mi maestro Santesteban.

—¿Cantó usted como tiple en fiestas destacadas?

—Yo no fuí cantante profesional. Pero, en cambio, cantaba allí a donde se me llamaba. Recuerdo mi intervención en una velada organizada a beneficio de unas familias damnificadas, en una catástrofe producida en el Cantábrico.

Tengo una gran admiración por la gente de mar. Les considero unos héroes a todos los pescadores que se juegan la vida a diario, para traer una redada de este pescado del Cantábrico que es el mejor del Mundo.

Esta circunstancia me dió lugar a cantar en aquella estudiantina que formó Raimundo «el cojo» como llamábamos a Raimundo Sarriegui. Cantamos una plegaria de la que aún me acuerdo.

—Y de San Sebastián marchó usted a la Argentina?

—No. Primero fuí a Francia, después a Bélgica y Alemania; por último llegué a la Argentina. En todas partes trabajé como mecánico hasta llegar a ocupar el cargo de Inspector técnico de los ferrocarriles del Pacífico, cargo en el que me he jubilado a los 36 años de servicio.

—¿Qué otro recuerdo guarda usted de San Sebastián?

Con clara visión como acierto, evoca el origen de nuestras famosas regatas, intercalando de paso algunas citas de acentuado relieve. La comparación de la rudeza de los remeros profesionales de antaño; de sus embarcaciones, toscas y un tanto deformes, donde el hacha jugaba la mejor partida, y los planos se trazaban en el aire, a ojo; de aquellos remos descomunales, de reducida pala, a semejanza más bien de informe estaca.

—Aquello encierra para mí recuerdos imborrables. La emoción del donostiarra en tierras lejanas, recordando las traineras, el muelle, las «koxkas»... tiene un encanto incomparable.

—Tengo también un grato recuerdo de mi profesor, don Rogelio Gordón, a quien uno de estos días pienso saludarle y recibir una sorpresa.

—Y entre los países que usted ha visitado, cuál es el que prefiere?

—Sin duda alguna la Argentina que para mí es mi segunda patria. Es la tierra que siempre tiene las puertas abiertas a todo el mundo. La tierra que permite el trabajo y que compensa toda clase de esfuerzos.

—¿Cómo se acoge al vasco en la Argentina?

—Con toda cordialidad, con la mayor complacencia. El vasco es en todos los sitios bien visto por su nobleza, por su honradez y por su trabajo es muy apreciado por sus jefes o patronos. Y en la Argentina se aprecian estas cualidades como en ninguna otra parte.

—¿El Centro Vasco ha adquirido gran desarrollo?

—El Centro Vasco es visitado por cuantos llegamos de este país. Es el centro acogedor y bien organizado cuyo desarrollo es más firme cada vez. Nuestras fiestas, nuestro txistu y nuestro tamboril tienen eco en sus locales. Allí se hace deporte, se juega a la pelota, se organizan bailes. Todo lo que tiene un fondo de recuerdo para Euskalerria es acogedor en el Centro Vasco.

—Y todos los vascos estarán muy unidos en la Argentina...

—Desde luego, aun cuando la polilla de la política se ha infiltrado más de lo debido en nuestras filas.

—En Buenos Aires ha cantado usted alguna vez?

—En los años 89 y 90 canté con el Orfeón de Buenos Aires del que por cierto era director un tolosano. Canté con dicho orfeón en la inauguración de una estatua a Juan de Garay.

En esta ocasión fuí escuchado por el señor Samperio que era el director del Orfeón Laura-bat, e ingresando en el mismo, tuve ocasión de cantar varias veces el Guernikako, el himno dulce y noble que a mí más me emociona.

Terminamos nuestra conversación que ha servido para llenar de emoción y de recuerdos del pasado a don Eugenio Epelde Echeverría el vasco que como otros tantos, logró abrirse paso en tierras extranjeras para crearse un hogar. Casó con una estellesa, en Argentina; y formó unos hijos entre los que ha logrado dar el título de ingeniero de aviación de aquella República a uno de ellos.

Hombre triunfador, al que los azares de la vida no han hecho olvidar su txoko y que paseó el buen nombre de Euskalerria por otro continente. Su satisfacción es grande; ha vuelto a recordar los tiempos de su juventud, quizás por última vez. De regreso a la Argentina, para el mes de octubre, es posible que se despida para siempre de este su querido San Sebastián.

D. R.

LA QUINCENA DEL REMO EN SAN SEBASTIAN

LA REGATA DE BATELES

Interesantes fueron, en verdad, las regatas de bateles que se corrieron en nuestra bahía el día 1.º del actual. En el sorteo de balizas correspondió colocarse de Este a Oeste a las embarcaciones siguientes: Pasajes de San Pedro, Orio-Aya, Pasajes de San Juan (Pololo) y Pasajes de San Juan (Santiagotarrak).

Se dió el cañonazo de salida y de forma espectacular fueron los del batel «Pololo» los que realizaron la mejor «champa». Les seguían los oriotarras y a continuación los remeros de Pasajes de San Pedro. Estos, de manera incomprensible, se desviaron de la recta que tenían que seguir y perdieron bastante tiempo en volverse a colocar en buena posición.

Los del «Pololo» y los de Orio-Aya dieron en seguida la impresión de que serían los vencedores. Las dos tripulaciones se limitaron a luchar en un codo a codo impresionante y así llegaron a la baliza, siendo el «Pololo» el que mejor la iniciaba. Salieron de ella y en seguida volvió a ponerse a su altura la tripulación del «Ortzaikatarra».

En el regreso pudimos darnos cuenta de lo bellas que son las regatas cuando en ellas se pone el entusiasmo de las dos indicadas tripulaciones. Entraron ambos bateles en la bahía y eran los sanjuandarras los que llevaban una pequeña ventaja, cuando inesperadamente les ocurrió lo que a los del batel de Pasajes de San Pedro: perdieron el rumbo de su embarcación y se equivocaron, perdiendo en rectificar su posición el tiempo que les hubiera hecho falta para ganar la regata; pues como los de Orio les seguían a poca distancia, bastó este pequeño tropiezo para que les adelantaran forzando el ritmo de la remada.

Así entraron los de Orio-Aya en primer lugar en la meta con sólo 4 segundos de ventaja sobre sus desgraciados adversarios.

La clasificación fué la siguiente:

1.º «Ortzaikatarra», de Aya-Orio, patrón, Modesto Macazaga; en 13 minutos y 29 segundos.

2.º «Pololo», de Pasajes de San Juan, patrón, Pantaleón Iturralde; en 13 minutos, 33 segundos 2/5.

3.º «Santiagotarrak», de Pasajes de San Juan, patrón, Hermenegildo Egaña; en 14 minutos, 24 segundos 1/5.

4.º «Anka-Zikiñ», de Pasajes de San Pedro, patrón, Ricardo Arrillaga; en 14 minutos y 42 segundos.

Terminadas las regatas, el público desfiló contento por lo bonitas que resultaron éstas, haciendo muchos comentarios a las próximas, las acaparadoras del entusiasmo popular. Así como el domingo hemos visto tanto aficionado acudir a presenciar las regatas de yolas y bateles, no podemos menos que alegrarnos ante el espectáculo que nos han de brindar los lugares estratégicos en las regatas de hoy y del día 15.

El entusiasmo no ha decaído. Por lo tanto, contando conque este año han de participar traineras de categoría, es de esperar que la pasión vaya en aumento.

¿POR QUÉ SE LLAMAN DONOSTIARRAS LOS NATURALES DE SAN SEBASTIAN?

Los peregrinos alemanes que antiguamente se dirigían a Santiago de Compostela, cruzaban los Pirineos por Irún y se detenían, para descansar, en los santuarios y ermitas que en el norte de España se dedicaban al culto a San Sebastián. La preferencia por este santo se explica porque San Sebastián era, así como San Roque, tutelar contra la peste, enfermedad que hacía estragos entre los peregrinos por las condiciones, desprovistas de todo cuidado higiénico, en que viajaban.

Así, los santuarios y ermitas dedicados al santo eran verdaderas hospederías, donde los peregrinos que cruzaban los Pirineos hallaban descanso en su largo y penoso viaje.

Entre los siglos IX y XI se construyó un monasterio para el culto al mismo santo, que había de ser origen de un pueblo que tomó el nombre del monasterio y que no es otro que la actual población de San Sebastián.

¿Cómo se ha podido formar, de San Sebastián, la voz donostiarra con que se denomina a los habitantes de aquella ciudad?

La explicación es la siguiente: los habitantes de aquellas tierras llamaban al santo Done Sebastián, lo que, teniendo en cuenta la pronunciación que dan los vascos a esa voz, ha podido ir desfigurándose en labios del vulgo hasta convertirse primero en «Donesebastia» y luego en «Donostia», que es la actual denominación vascuence de la población de San Sebastián.

Y con esta voz y el sufijo vasco «arra» se ha formado la palabra «donostiarra» para denominar a los habitantes de Donostia, es decir, de San Sebastián.

N. de la R.—Por la procedencia de este texto, nos mueve a conceder toda la lógica que puede encerrar una opinión tan autorizada. Y por curiosidad lo publicamos.

INTERESES PESQUEROS

El surtidor de gas-oil. - Hace ya un mes que se halla instalado el surtidor de gas-oil para abastecimiento de las embarcaciones pesqueras. No sabemos las causas, aunque nos suponemos, pero es el caso que «aquello» no «surte» los efectos deseados. Se dice que aún está pendiente de aprobación en Madrid la solicitud de concesión a favor del único peticionario. Sea por lo que fuere, quisiéramos rogar a la Campsa para su rápida apertura. Y de paso advertir el error de instalar un aparato de abastecimiento de cinco en cinco litros.

La limpieza de la dársena. - El señor Iribarren, nuestro admirado ingeniero de Obras Públicas, está dando pruebas de una actividad digna de loa. Hace días que está trabajando intensamente la draga, y ya son notables sus trabajos. Tenemos entendido que solamente trabajará veinte días, al cabo de los cuales retornará a su punto de origen. Lamentamos mucho esta decisión, por cuanto que sospechamos que en veinte días no es fácil limpiar toda la basura de la dársena de pescadores.

La barra de Orio. - Nuestro optimismo es grande en esta cuestión. Tenemos noticias de la actividad desplegada por nuestros dignísimos Diputados a Cortes, particularmente por el dinámico señor Irujo. Por otra parte, la excelente disposición del ingeniero señor Iribarren, para llevar a cabo la realización de tan imprescindible obra, nos llena de gozo. Así da gusto.

Platos selectos y económicos Casa MARICHU - Pescadería, 6

LAS REGATAS DE BATELES

Este año hemos disfrutado de festejos marítimos como nunca en la Concha donostiarra. Las regatas de bateles han merecido el aplauso de toda la afición, tanto por el número de participantes como por su clase. No ha faltado nada. Mejor dicho, ha faltado algo, sí, algo que nosotros venimos suspirando por que nunca falte. Ha faltado algo que tiene inusitada importancia, y que si no ponemos algun remedio los que tan íntimamente sentimos estas cosas, vamos a perderlo todo. Ha faltado seriedad en los participantes. Expliquémonos.

Dos han sido las regatas que se han organizado: una las del Ayuntamiento en conmemoración de la fiesta de la República, y otra por el Euzko Gaztedi, festejando la inauguración de sus locales. Ambas muy bien organizadas. Pero un detalle primordial que es preciso tener en cuenta en adelante, pudo hacer que los festejos tan bien organizados, tuvieran un final lamentable. Nos referimos a las embarcaciones. Todas, absolutamente todas, deben ser rechazadas sin contemplación alguna, si no se quiere que el mejor dia ocurra un percance. Las embarcaciones que se alinearon en ambas regatas, no reunen las condiciones propias para ser denominados bateles; mas bien parecen *skiffes*, en cuyo caso valdría más distinguirlos como tales y organizar regatas en una zona de mar muy lisa y suave. Los bateles deben sujetarse a una medida corriente, tanto de eslora, manga, puntal, contorno, etc. tomados de una muestra de batel pesquero. Por otra parte, deben suprimirse en absoluto todos los complementos de última hora, tales como el rompeolas, etc. que desfiguran totalmente la embarcación.

Nosotros entendemos por regatas, los festejos donde se manifiesta tanto la fortaleza como la destreza de la juventud, sin que estas cualidades tengan necesidad de apoyarse en otros motivos materiales que los suyos propios. Claro está que se requiere siempre una buena lancha; pero de construcción recia, y sujeta a medidas uniformes. Las regatas tal y como de un tiempo a esta parte se celebran, no guardan relación con las que nuestros abuelos nos cuentan.

Queremos con esto conservar las verdaderas caracteristicas de nuestras fiestas populares, desplazando para siempre la nueva modalidad de remar en *skiffe*. Queremos admirar la fortaleza de los hombres y no la silueta delicada de los que ganan amparándose en una endeble lancha con lineas demasiado sencillas. Queremos ver remar con entusiasmo y dureza, lo mismo en aguas lisas de la bahia como en alta mar, proa al viento, sin temor a volcar con la menor ráfaga de aire.

Así entendemos nuestras regatas de lanchas y traineras. Las de piraguas y las de *skiffes*, dejemos para los especializados en ello.

Las autoridades marítimas donostiarras y los concejales de los bonitas regatas de bateles que se organizaron en nuestra bahía, en conmemoración del 14 de Abril, aniversario de la República.

Invitamos, pues, a los organizadores, para que en adelante dispongan en sus reglamentos algo que se relacione con las embarcaciones, evitando la alineación de bateles y traineras que no guarden la reciedad propia de esa clase de lanchas.

Y a los participantes, que pongan un algo más de entusiasmo en conservar integramente este popular festejo, prescindiendo en absoluto de bateles de papel, que no otra cosa parecen los que últimamente se han alineado.

La Revista

"VASCONIA INDUSTRIAL Y PESQUERA"

no debe faltar a ningún profesional o aficionado a asuntos de mar.

En la regata de bateles del 14 de abril, hubo una tonta, la que muestra esta fotografía, que acusó alguna superioridad sobre las demás. La lucha fué encarnizadísima, sin que nadie cediera un palmo de terreno. Las tres embarcaciones que figuran en la presente «foto», ocuparon los primeros puestos.

ANDRES Y OLLOQUIEGUI

Talleres
Mecánicos
Calderería
Ajustaje

Construcción y reparación de toda clase de máquinas y calderas de vapor.

Teléfono 1-08-36
Muelle Kai-Arriba

SAN SEBASTIAN

Gran Bar "LA ESPIGA"

Servicio esmerado de vinos, cafés y licores de las mejores marcas.

Jesús Castro

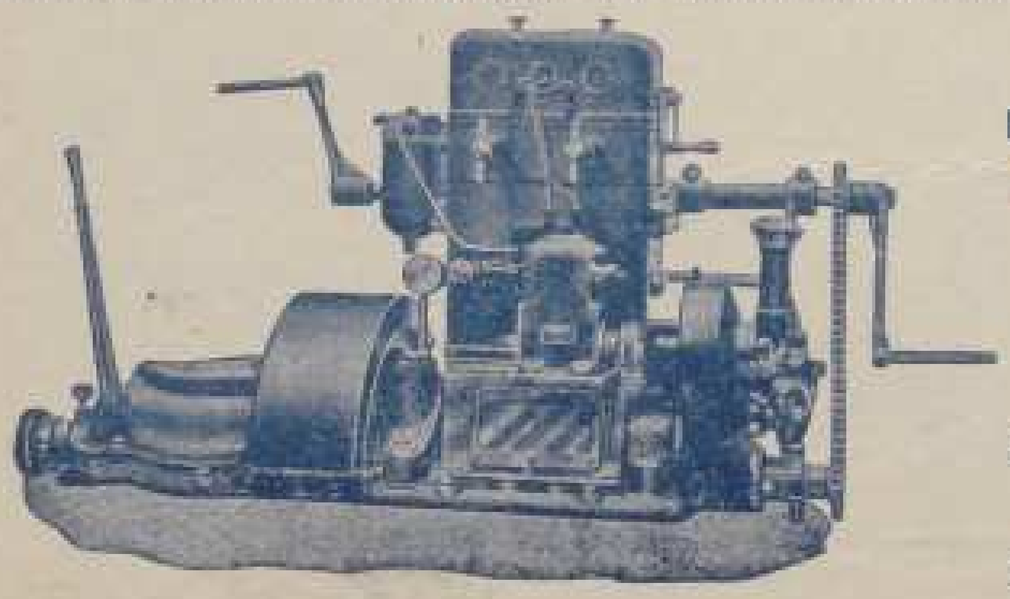
San Sebastián

Teléfono 15.339 — San Marcial, 48

Almacenes Lasagabaster

Presenta en todo momento las novedades más destacadas en tejidos, sedería, abrigos y peletería a los mejores precios.

San Marcial, 35 — *San Sebastián*



MOTORES DIESEL MARINOS

YEREGUI HERMANOS

Fabricación de motores de aceites pesados y de gasolina en diferentes modelos y fuerzas.

NUEVOS MODELOS 1935

Importantes referencias de instalaciones a Dependencias Oficiales y de todas las empresas marítimas.
Enviamos nuestro catálogo general a quien lo solicite.
Diríjanse a la Fábrica de motores: YEREGUI HERMANOS

TELEFONO 141
Code Used A. B. C. 5.ª edición

ZUMAYA (Guipúzcoa)

Dirección { Telegráfica / Telefónica } DIQUES SECOS

LA APREHENSIÓN DE PESQUEROS ESPAÑOLES

No dudamos que en Francia tenemos representación diplomática y consular y que en el Gobierno figura un Ministro de Estado, pero de lo que no estamos ya muy seguros es de que los intereses españoles se puedan considerar siempre respetados en el citado país, sobre todo los pesqueros.

Antes con la Monarquía y ahora con la República el abuso de las aprehensiones no parece tener remedio y los atropellos que se cometen con nuestros pescadores señalan ya el límite de lo intolerable. Y esos atropellos repercuten moral y materialmente en los armadores de las embarcaciones apresadas, que ninguna culpa tienen, porque no sólo ven maltratado el fuero de la razón que les asiste al no recibir la re-

PARA COMER BIEN Y BARATO

Restaurant MARICHU - Pescadería, 6

paración a que tienen derecho, sino que han de tolerar la paralización de los barcos unos días y satisfacer el importe de la sanción que las autoridades de Marina francesas quieran señalar, sanciones que muchas veces se parecen a la pintoresca cuenta de nuestro Gran Capitán.

No sentimos ninguna animadversión contra el pueblo francés, sino más bien afecto cordial, pero séanos permitido protestar enérgicamente de las aprehensiones que sufren nuestros barcos de pesca y de los abusos de autoridad que cometen quienes tienen por misión vigilar las aguas litorales. No pretendemos afirmar que todas las detenciones que realizan los guardacostas o guardapescas franceses son injustas, porque ello equivaldría a expresar sin ser exacto que nuestros pescadores no delinquen jamás, pero sí que quienes mandan los buques aprehensores obran con una suspicacia o precipitación exageradas y perpetran verdaderas injusticias. Diríase que el Cantábrico pertenece exclusivamente a Francia a juzgar por la manera de realizar la vigilancia de las aguas jurisdiccionales y de llevar a cabo las detenciones de pesqueros españoles. Y ésto es preciso que desaparezca, siquiera sea en obsequio a la cordialidad de relaciones que existe y debe seguir existiendo entre los dos países.

Tienen perfectísimo derecho nuestros vecinos a defender la riqueza pesquera que atesoren sus aguas jurisdiccionales; pueden dictar y hacer cumplir todas aquellas medidas que garanticen su soberanía dentro de las millas convenidas en los Tratados con España; ejercitan un derecho que no podemos discutir al imponer su autoridad como aconsejen las circunstancias en aquellos casos de manifiesta razón, pero lo que ya no pueden hacer ni nosotros tolerar, porque el mismo concepto de la dignidad que entre ellos tienen solicitamos para con nuestros compatriotas, es que por una suspicacia absurda o por una megalomanía ridícula que no pueden tener albergue más que en el cerebro de aquellos que necesitan mirarse a las bocamangas del uniforme para convencerse de su autoridad, sean perseguidas, cañoneadas y detenidas pacíficas embarcaciones pesqueras que van de tránsito frente a las costas francesas o tienden las redes con perfectísimo derecho fuera de las aguas jurisdiccionales francesas.

Vale más perdonar a cien culpables que condenar a un solo inocente, pero en la cuestión que nos ocupa tan humano proverbio se cumple a la inversa, porque rara vez puede justificarse la infracción que se denuncia ni quienes llevan a cabo la aprehensión tienen íntima seguridad de proceder en justicia. Y es, doloroso resulta decirlo, que los encargados de la vigilancia han sometido el ejercicio de su función al arbitrio peligroso de una autoridad exacerbada, de un rencor viejo o de una suspicacia puntillosa y poco honorable, porque no es de presumir que los barcos pesqueros españoles vayan siempre a meterse en aguas prohibidas nada más que por capricho cuando saben que situándose en los caladeros enclavados fuera de los límites jurisdiccionales pueden pescar con fruto y sin peligro alguno, siempre, claro está, que su derecho no sea atropellado, que es lo que ocurre y no debe suceder.

Urge mucho que entre ambos países se llegue pronto a una solución de concordia que evite los hechos lamentables que comentamos, los cuales irrogan perjuicios de cuantía a los armadores y sinsabores a la gente de mar, a los tripulantes de los barcos perseguidos o sancionados. Si son precisas mayores medidas de seguridad para la pesca y la fiscalización por parte de nuestros vecinos que se

Si quiere propagar eficazmente sus productos

Anúnciese en "Vasconia Industrial y Pesquera"

establezcan pronto y de mutuo acuerdo entre España y Francia, pero que se pueda determinar claramente dónde terminan las aguas jurisdiccionales y principian las libres para que los pescadores españoles no delincan por conveniencia o error ni los encargados de la vigilancia se excedan en sus atribuciones.

Son tantos los que desde hace unos años vienen sufriendo los rigores fiscales de nuestros vecinos, sin que hayan sido atendidas como merecían las quejas y reclamaciones elevadas por los perjudicados y prensa a los Gobiernos españoles anteriores, que no podemos sustraernos al deseo de protestar enérgicamente y pedir la intervención del Ministro de Estado para que vea si hay modo de lograr que los intereses pesqueros españoles sean más respetados y estos incidentes no se produzcan porque menoscaban el nombre de España y el fuero de nuestra República.

Festejos náuticos populares

Acostumbrados como estamos al espectáculo de gran relieve como las regatas de traineras, no prestamos mayor atención a otros de menor importancia que se organizan por las sociedades, Pósitos y Cofradías, para festejar los aniversarios y las fiestas patronales; pero a nosotros se nos antoja que en estos se recoge el ambiente simpático de la fiesta en sí. Las regatas de traineras, cuando en ellas se acomodan los jovencitos o los ya mozos para ventilar una cena o una merienda, aprovechando el programa de sus fiestas, resulta de un encanto singular. Tal ha sido siempre nuestra impresión cuando participamos del espectáculo en las regatas de la Virgen del Carmen. Por otra parte, opinamos que bien merece prestar alguna atención a esta clase de fiestas, que si bien no pasan de ser unas modestísimas regatas, es éste el tronco donde hemos de recoger la madera para ulteriores obras.

Las tres traineras que tomaron parte en las regatas que se celebraron en la bahía con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, momentos antes de alinearse para la lucha.

Sabemos que al inconmensurable Patxi Karril, no se le pasa de largo cuanto decimos, y que gracias a su extraordinario esfuerzo se sostiene, aunque con bastante debilidad, la afición a estas fiestas. Todo el año hemos admirado su trabajo; mañana, tarde y noche se ocupa de las embarcaciones, de los remos, de los chicos, en fin, de todo. La fiesta del Carmen es para él un momento de selección imaginaria con miras a Septiembre. De una a otra fecha observa minuciosamente a todos y a cada uno de los jóvenes. Después es él quien empuña de cuando en cuando el remo para seguir un curso de observación entre los probables remeros oficiales. Luego viene el resultado que, si es adverso, Patxi resulta responsable en su mayor parte, y si el triunfo sonríe a los donostiarras, nadie se acuerda de Patxi. Este el pago que ordinariamente se hace a los entusiastas como Karril. Siempre se ha pagado con la misma moneda. Pero a pesar de todo, ocurra lo que ocurra, nuestro hombre volverá de nuevo a achicar la trainera en días de lluvia, a cepillar los remos, a barnizarlos; y cuando el día del Carmen se acerca de nuevo, volverá a seleccionar con la imaginación a la nueva juventud que a su juicio merezca el entorchado de remero donostiarra.

Aun recordamos perfectamente el día en que Patxi, con una decisión digna de mejor suerte, se dispuso a enseñar a bogar a hombres del campo, prescindiendo del elemento pescador, por suponer a éste poco interesado. Nadie sabía empuñar el remo. Hubo quien se sentó de espalda al patrón; otros que no acertaban a colocarse. A nosotros—¿para qué negarlo?—nos causó una pena enorme aquél hombre que tan decididamente se disponía a aleccionar a jóvenes tan inútiles. Sin embargo, aquél año fueron dos, tres o cuatro los caseros seleccionados; el siguiente ya fué otra cosa: los jóvenes de los caseríos de Errondo, Martutene, Loyola, Astigarraga, Igueldo, etc. etc., fueron dignos contricantes de los más famosos remeros que intervenían en la pugna de Septiembre. Nunca habíamos sospechado, y, sin embargo, de aquella cantera que tan decididamente inició la explotación Patxi, han salido los Echave, Echarri, Fodel y otros, tan diestros todos que no dudaríamos un momento en seleccionarlos para la formación de una tripulación en todo el Litoral.

Querido Patxi: nosotros te admiramos porque sabemos de tus desvelos, de tus nunca bien ponderadas dotes de capacidad y de tu entusiasmo bien probado.

Pruebas son amores.

Marichu - Marichu - Marichu
PESCADERIA, 6 TELEFONO NUM. 15.273

ANTAÑO Y HOGAÑO

Las Regatas de Traineras

La evolución en los procedimientos pesqueros que preconizara D. Ignacio Mercader, por el deseo de mejorar en todos los aspectos la vida de nuestros pescadores, fué secundada por otro donostiarra vidente y ganoso del progreso en la pesca: Joshe Javier Uresberueta, que el año 1900 trajo a San Sebastián una *vapora* construida en San Juan de Luz con arreglo a sus indicaciones; *vapora* que tuvo que tripular con miembros de su familia y algún amigo íntimo al salir a pescar con ella la primera vez, porque los arrantzales, un poco por resentimiento cordial y otro poco por superstición, negáronse a secundarle en la empresa. Al año siguiente Uresberueta tenía ya dos vaporcitos para la pesca, los primeros que hubo en España.

A partir de este momento, ante una realidad tan evidente como aleccionadora, la flotilla costera guipuzcoana fué sufriendo a través de los años sucesivos transformaciones, acentuadas con la adopción del motor de explosión, que cambiaron la fisonomía legendaria de los puertos. Pero fué una transformación, a juicio mío, lenta y no todo lo amplia que las circunstancias aconsejaban realizar, si bien sirvió para romper la cadena opresora de una tradición más pintoresca y más marinera, sí, pero menos práctica, por estar sustentada no en la incapacidad profesional de nuestros bravos arrantzales, sino en la abulia y en los prejuicios que siempre tuvieron para todo aquello que supondría renovación y progreso en la pesca. Hoy todavía se manifiestan esquivos y hasta algo desdeñosos a la adopción de los principios científicos que se les ofrece como fruto de meticulosas investigaciones oceanográficas y biológicas, y hasta para las predicciones meteorológicas de Igueldo reservan escaso interés.

Con esta sumisión forzada a los nuevos recursos para la pesca, (que antes debieron haber manifestado) fué desapareciendo el batel para la pesca menor; después la «merlúaka», calera de 14 remos para la pesca de la merluza, que también se ayudaba en las bogas con una o dos velas simples; más tarde las famosas traineras de 16 remos y patrón, para ceder el puesto a los vaporcitos de 10 a 12 toneladas, 2,5 a 3 metros de manga y 1,56 de puntal, así como también a las lanchas-motoras, que intensificaron notablemente las capturas de anchoa, sardina, verdel, besugo, palomita, merluza, bonito y atún.

Elogio sentimental. Pero el progreso en los procedimientos pesqueros nos ha privado de algo que todavía llena de emoción y candente entusiasmo unas cuantas veces al año a los habitantes de la costa vasco-cantábrica: *de los verdaderos atletas del remo*, que virtualmente desaparecieron con la trainera histórica, con aquellas recias embarcaciones propulsadas vigorosamente por el músculo de aquellos hombres que parecían de acero; titanes que manejaban el remo de 14 y 16 pies con soltura y energía verdaderamente admirables.

Las regatas de traineras que todos los años se celebran en San Sebastián y otros puertos vascos o cántabros, aunque bellas y emocionantes, no son más que un pálido reflejo de aquellas constantes y obligadas *regatas* menos ostentosas, lucrativas y bullangueras que hace medio siglo realizaban todos los días los bravos pescadores vascos hasta las calas y regreso para ganar el pan de ellos y sus familias. Y no muy abundante ni seguro.

A la embarcación que se enfrentaba corajudamente a las turbulencias del mar, ha sucedido la trainera frágil y muy rápida para el deporte, pero que no puede soportar el más leve enfurruñamiento del Cantábrico; al remo tosco y pesado que hendía las capas líquidas con fuerza de palanca gigante, ha sustituído el remo medio señoril y esmeradamente confeccionado, y el puesto de aquellos mariñeles que del diario y expuesto trabajo hacían un fatigoso entrenamiento de muy escasos alicientes, ha sido ocupado por el arrantzal o deportista terrestre que se prepara científicamente para las regatas durante un par de meses, con método preconcebido, con sobrealimentación adecuada y con abstención casi absoluta durante ese tiempo de aquellos deleites o placeres que constituyen las satisfacciones más buscadas de la vida.

Bellas ahora las regatas de traineras, sí, cuando menos por lo que tienen de evocación, entusiasmo popular y festejo de atracción, pero comparadas con las que por necesidad tenían que hacer todos los días aquellos arrantzales heróicos que tantas veces se enfrentaron a la muerte en el afán de arrancar al mar un poco de su inagotable riqueza, ofrecen la misma diferencia que existe entre lo vivo y lo pintado para nuestro gusto y recreo. El vigor de la gloriosa tradición marinera vasca, reflejada más tarde, por lo que a Guipúzcoa se refiere, en Luis Carril, Francisco Zubiaurre (Kiriko), y que hasta pareció vincularse en Sothero Vaqueriza, sufrió rudo golpe al penetrar en nuestros puertos la primera máquina de vapor y el primer motor. El progreso dá, pero también quita, como ocurre con las regatas de traineras, porque no entiende de sentimentalismos ni de tradiciones. Proporciona, sí, más comodidades, maravillas del ingenio humano y materializa la vida, o sea que rechaza los idealismos si no rinden frutos positivos. Por eso no quiero que ante las regatas de traineras de este año falte mi elogio sentimental para aquellos mariñeles, que sin saber lo que era deporte, eran por triste necesidad de su existencia, infinitamente más deportistas del remo que los actuales.

A mi memoria vienen aquellos versos de Montaner, dedicados al Cantábrico y a nuestros pescadores:

Gentes de mar y remo;
hombres todos de azul uniformados,
de cuello corto y cabeza breve,
pero de espaldas anchas. Hombres altos,
unidos y tristes con tristeza dura,
porque es duro en vosotros el arraigo.
Hechos a dominar las formidables
olas entre relámpagos,
peleais con el mar para vencerle,
nunca jugais con él a juegos vanos;
y rompe en vuestros músculos de acero
la espuma embravecida del mar bárbaro,
que es vuestro mar. Mar masculino y hombre,
mar viril por el alma y por el canto.

. . . . . .

Vosotros sois, gente de mar y remo,
fuertes como este mar, como él callados.

Así eran los arrantzales de hace medio siglo, como los actuales, pero estos últimos no han conocido la ingratitud de aquellas faenas pesqueras tan agotadoras, en las que el hombre vivía en perpetua lucha con el mar y le vencía muchas veces poniendo a contribución el corazón y los músculos en regatas formidables que no apasionaban a las multitudes como las de hoy ni se premiaban con otra cosa que un pedazo de pan o un puñado de calderilla. ¡¡Aquellos sí que eran remeros...!!

JULIO OCHOA.

TALLER DE VULCANIZACIÓN

V. MORAN

Especialidad en reparación de cubiertas - Vulcanización de cámaras y cubiertas de automóvil - Recauchutados
Colocación de pavimentos de goma de todas clases en suelos y mostradores - Rayado de neumáticos.

Isabel la Católica, 11 SAN SEBASTIAN Teléfono 1-32-83

Bar IRUÑA

PABLO MARTINEZ

VENTA EXCLUSIVA
de los Vinos
Diamante y Chablis

Embeltrán, 14
San Jerónimo, 5

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-14-66

Bar Insausti

Especialidad en Café Exprés.
Cervezas negra y dorada.
Aperitivos. Refrescos.
Licores y Sidra embotellada.
Se sirven Comidas.
Meriendas, Bocadillos variados y Mariscos.

Calle Mayor, 18

San Sebastián

Teléfono 1-26-87

Fábrica de Cubiertos Plateados

BUENECHEA y HERNANDO

Unicos concesionarios en España de E. AMURRIO

VEAN ALGUNOS PRECIOS
VAJILLAS PLATEADAS

	Piezas	Gr. de plata	Pt. Ct.
1 docena cubiertos mesa . . .	24	90	80,00
1 docena cubiertos pescado. . .	24	60	92,50
1 docena tenedores dulce . . .	12	21	25,00
1 docena cucharillas café . . .	12	12	16,00
1 docena cuchillos mesa hoja inox .	12	27	68,70
1 docena cuchillos postre hoja inox.	12	18	58,00

Garantizamos por nuestra cuenta los plateados fuertes los dos primeros años.

Narrica, 12 **SAN SEBASTIAN** Teléfono 11.800

Alfombras, Tapicerías, Relojes de pared y de bolsillo, Aparatos de luz, coches para niño, Ropa blanca, Colchas, Mantas de lana, Imágenes, Hules para mesa y pasillos, Edredones y Almohadones, Artículos para regalo, Abrigos y Trajes a medida.

VENTAS AL CONTADO Y A PLAZOS

Fermín Calbetón, 42
Teléfono 12.724

SAN SEBASTIAN

LAS REGATAS DE PORTUGALETE EL AÑO PASADO

Los remeros de Orio conquistan brillantemente el trofeo de honor

Después de una titánica lucha con Sestao - Ambas tripulaciones demostraron ser dignas rivales - Fuenterrabía, en tercer lugar.

Los incidentes y protestas que surgieron a raíz de las regatas jugadas en Portugalete, con motivo de halizas tocadas y antirreglamentarias condiciones de algunas de las lanchas que regatearon, pusieron, si cabía, mayor interés y emoción a la regata de honor.

Para que ello dé una idea del grado de animación, diremos que fueron tantos los miles de almas que acudieron a presenciar el regateo, que los tejados de la iglesia y de las casas de Portugalete aparecían materialmente cubiertos de público. En las laderas no cabía ni un alfiler y las márgenes de las Arenas y Portugalete semejaban hervideros de carne humana.

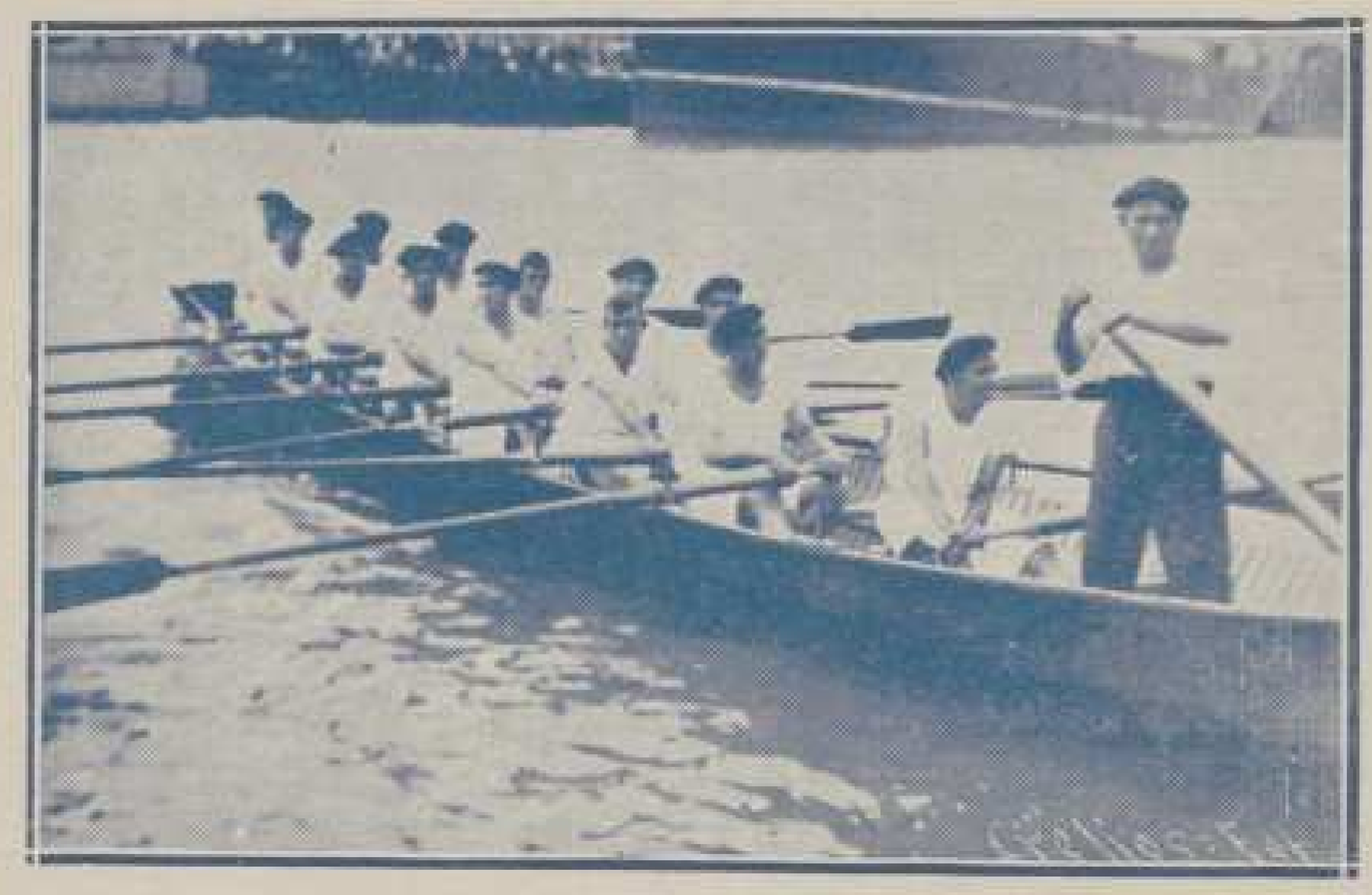
En verdad el espectáculo respondió a la expectación que había despertado.

Regatearon en primer término Peñacastillo, Pedreñas, Alcorta y Las Arenas, que quedaron clasificadas en el mismo orden en que las hemos enunciado.

A continuación y en medio de un silencio religioso, corrióse la regata de honor participando en ella las tripulaciones de Sestao, Orio, Fuenterrabía (tierra) y Santurce.

La lucha entre Sestao y Orio fué digna de ser esculpida. El público siguió con emoción indescriptible la pugna encarnizadísima que riñeron las bravas cuadrillas de Guipúzcoa y Vizcaya. Sestao, que era el favorito y por quien se habían cruzado algunas traviesas, se adelantó en seguida, doblando con alguna ventaja la primera virada. Luego Orio, en un esfuerzo soberbio, magnífico, pasó por bajo el puente colgante con ligera ventaja que conservó hasta realizar la segunda ciaboga. El regreso lo hicieron Orio y Sestao en una lucha de titanes, consiguiendo, poco a poco Orio aumentar la diferencia, llegando a llevar lancha y media a los vizcaínos. Pero Sestao, en un esfuerzo incomprensible, formidable, se echó materialmente sobre los oriotarras y posiblemente les hubieran desbordado si los guipuzcoanos, con su estilo y sobre todo con su poder, no hubiesen realizado un postrer arreón con el cual consiguieron cruzar la meta con cinco segundos de ventaja.

Como no se computaban los tiempos del primer día, se estableció la clasificación general de la forma siguiente:

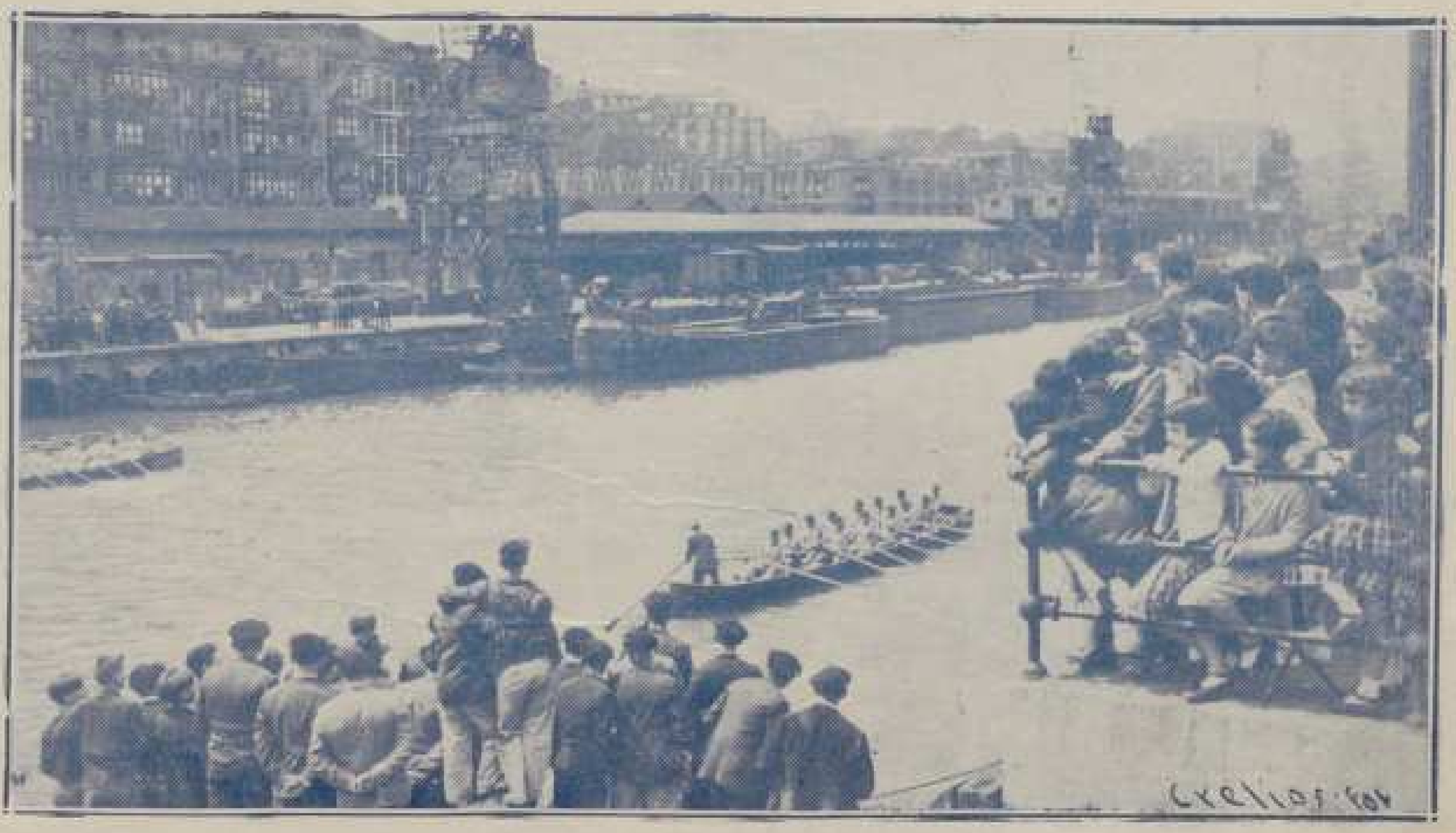


La tripulación de Orio, tantas veces victoriosa, que ganó también en Portugalete la regata de honor, venciendo a Sestao, en una formidable arrancada bajo el puente de Vizcaya, después de la primera ciaboga, arrancada que se convirtió en cerca de dos largos al volver por el mismo lugar y que desbarató el titánico y último esfuerzo de los «sestaotarras».

1.º Orio	17 m. 14 s.	5.º Peñacastillo	17 m. 54 s.
2.º Sestao	17 m. 19 s.	6.º Pedreña	18 m. 20 s.
3.º Fuenterrabía	17 m. 22 s.	7.º Alcorta	18 m. 20 s.
4.º Santurce	17 m. 51 s.	8.º Las Arenas	18 m. 42 s.

Hay que volcar los elogios sobre las dos bravas tripulaciones de Orio y Sestao que mostraron su superioridad incuestionable y ser dignas rivales.

Pero a nosotros nos toca felicitar muy efusivamente a los oriotarras que una vez más se han mostrado excelentes remeros entre los excelentes, y que en su actuación han vuelto a colocar el pabellón guipuzcoano en el lugar de los más altos prestigios.



Preciosa fotografía obtenida en la ría de Bilbao, durante las regatas de traineras de 1934, en la que tan señalado triunfo conquistaron nuestros campeones los oriotarras.

EL PALACIO DEL MAR

Y SU GRAN AQUARIUM

Hé aquí una institución cultural magnífica, obra exclusiva de unos cuantos entusiastas ciudadanos, honra de la ciudad donostiarra y de Guipúzcoa, envidia justificada de muchas poblaciones de primer orden.

En ese recio edificio que semeja una fortaleza para hacer frente a los furiosos embates del Cantábrico, se concentran todos los aspectos de la vida marítima: recuerdos históricos de las proezas inmortales como los Elcano, Legazpi, Urdaneta; de caudillos valerosos como Oquendo, Blas de Lezo, Churruca y cien glorias más; de abnegados pescadores como Aita Mari, de insignes campeones del remo como Carril y Kiriko, de manifestaciones del comercio, la industria y la navegación de siglos esplendorosos. Y junto a eso, la expresión moderna y acabada de la ciencia oceanográfica que explora el medio marino e investiga los productos de sus entrañas en el silencioso retiro de los laboratorios químicos y biológicos, para aplicar sus resultados a la industria y procurar su mayor desarrollo y riqueza.

El visitante más indocto que entra en el Palacio del Mar, siente a la vista de esas reliquias del pasado y de las conquistas del presente, que se abre ante él un nuevo mundo de amplios y hermosos horizontes insospechados, a la par que se recrea en la contemplación de tan variados panoramas del pensamiento y de la realidad.

Pero donde llega a la máxima fascinación su espíritu es ante el grandioso Aquario que es el mejor y más nutrido de especies, de España y de muchos renombrados del extranjero, por la diversidad de sus hermosos ejemplares vivos, de mil formas y colores, que se contienen por centenas en las piscinas que justamente tratan de imitar los misteriosos abismos del mar.

Asombra pensar que, ante la indiferencia de muchos, una entidad particular, modesta como es la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, compuesta de vecinos de la ciudad y de la provincia, sin recursos, con solo su fé y su tenacidad, haya logrado levantar al pie del Urgull, lamido por las olas de la bahía, un templo maravilloso a la ciencia y a la cultura popular que dignifica y eleva considerablemente el rango moral de la población que puede estar orgullosa de poseer tan preciado ornamento de atracción veraniega.

CIABOGA

os recomienda una visita al gran

AQUARIUM

donostiarra de peces vivos de nuestra costa, instalado en el Palacio del Mar, al final del muelle.

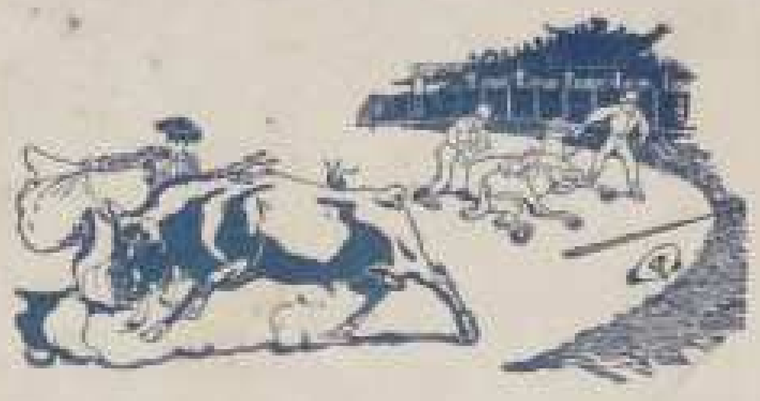
La formidable lucha de los remeros y el curioso y bello espectáculo que os ofrece el Aquarium, constituyen hoy uno de los más impresionantes atractivos que dejan recuerdo imborrable.

No dejeis de asistir a este centro donde sentirá vuestro espíritu la emoción de encontrarse transportado a los misteriosos fondos del mar.

Abierto de nueve y media a una de la mañana y de tres y media a siete y media de la tarde.

ENTRADA:
UNA PESETA
NIÑOS 0,50

ZEZENAK DONOSTIA'N



1935'go AGOŔA'ren 8'an (LENENGO ESTROPADA EGUNEAN)

AŔATZALDEKO LAURETAN

ZEZENKETA-JAI IKUSGAŔI AU

"CASA DE MISERICORDIA", "HOSPITAL DE SAN ANTONIO ABAD" ETA "SANATORIO DE NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES" DERITZAIEN ĖRUKI-ETXEEN ALDE EGINGO DA

8 ZEZEN EDER TORIATUKO DIRA, 8

ZEIN BAÑO ZEIN BIZIAGOAK SORTZIRAK. AIN EZAGUN ta OSPETSUAK DIRAN SANCHEZ FABRES HERMANOS, SALAMANCA ĖRIKOAK, LENAGO COQUILLA IZENEKOAK

Don ANTONIO CAÑERO

IZANGO DA LENENGO BI ZEZEN TORIATUKO DITUNA BERE ZALDI IZUGAŔISKO EDEŔAKIN. ZURITO, TOREROA, LAGUNTZALLE DAUKA.

UŔENGO SEIAK BEŔIZ, TORIADORE BIKAÑENETAKO ABETXENTZAT DIRA:

Marcial LALANDA

Manuel Mejías (BIENVENIDA)

Lorenzo GARZA

BAKOITZA BERE CUADRILLAKIN, PICADORE, BANDERILLERO ETA ABAR

FRONTON URUMEA

DE LA EMPRESA

NEFSA

TELÉFONO 1-56-93

Lugar donde actúan con rotundo éxito deportivo y de público los verdaderos y auténticos "ases" del remonte, figurando a la cabeza los dos artistas cumbres que ha dado esta especialidad predilecta de nuestra afición, como son, sin ningún género de dudas,

JOSE IRIGOYEN Y JESUS ABREGO

Los "ases" del remonte que actúan en el URUMEA.

FRONTON URUMEA: El frontón de la verdadera afición.

FRONTON URUMEA: Donde actúan los "ases" del remonte.

FRONTON URUMEA: El que tiene la exclusiva de los mejores palistas.

FRONTON URUMEA: Donde se llevan a cabo las mejores manifestaciones deportivas: mano, pala, remonte, boxeo, etc. etc.

FRONTON URUMEA: Lugar de reunión de los veraneantes.

FRONTON URUMEA: El salón de baile de máximas simpatías.

FRONTON URUMEA: Donde acude el mayor contingente de la juventud donostiarra.

MUY IMPORTANTE:

Con motivo de las regatas de traineras, los días 8 y 15, grandiosos acontecimientos.

CRISTALERIA ABIERTA. **CAFE-BAR DENTRO DEL MISMO FRONTON.**

TALLERES TIPOGRAFICOS DE F. EZQUIAGA.—BEASAIN