

17 TABOGA

SEPTIEMBRE DE 1946

Precio: **2,50** pesetas



Café-Bar

"OLIDEN"

Alameda de C. Sotelo, 5

Teléfono 1-40-15

SAN SEBASTIAN

El café "koskhero" por excelencia. • Visitado por los auténticos donostiarros.
El lugar más céntrico de la Bella Easo. • Géneros de las mejores marcas.

Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal de San Sebastián

OPERACIONES

Ahorro

Libretas generales
Huchas de Ahorro
Libretas a la vista
Libretas a plazo
Libretas de Ahorro obrero
Libretas de Ahorro escolar
Libretas especiales
Cuentas corrientes

Crédito

Hipotecarios
Garantía de Valores
Personal
Anticipos sobre sueldos y jornales
Prenda sin desplazamiento
Anticipos sobre libretas a plazo
Créditos especiales
Monte de Piedad

Operaciones diversas

Intercambio con otras Cajas de Ahorros
Domiciliación de contribuciones e impuestos
Domiciliación de pago de letras
Tasaciones
Operaciones de Bolsa
Depósitos de Valores



LANAK

Diru-urrezte

Jayo berrientzat libretak
Eltxetxoak
Noiz-naiko libretak
Epe edo denborako libretak
Langillientzat libretak
Neska-mutillentzako libretak
Beste libreta bereziak
Alkar-kontuak

Diru aurreratze

Etxe ta lurren gain
Balore gain
Firma utsen gain
Enpleatu lan-sarien gain
Etxe ta lanerako gauza eta tresna gain
Denboretako libreten gain diru aurreratze
Diru aurreratze bereziak
Baiturategui

Beste lanak

Erri batetik bestera diru alda ketak
Zerga eta impuesto'ko lanak
Letra ordaintze
Gauzai balio ematea
Balore saldu-erosketak
Balore zai ta gordeketak

CENTRAL: Guetaria, 11

TELEFONOS: Dirección, 11846. Caja, 10124
Secretaría, 17774. Contaduría, 10271
Monte de Piedad, 11408.

SUCURSALES URBANAS:

BARRIO DEL ANTIGUO: Matía, 18, esquina a Suquia. Teléfono 12105.
BARRIO DE GROS: Nueva, 17, esquina a P. Larroca. Teléfono 15016.
LA BRECHA: Calle Aldamar, esquina a la Brecha. Teléfono 15547.

ETXE NAGUSIA: Guetaria, 11

URRUTIZKIÑAK: Artezkaritza, 11846. Aurrezkitegia, 10124. Idazkaritza, 17774. Zebakaritza, 10271. Baiturategia, 11408.

ERRIAN ETXE-ORDEKOAK

ANTIGUON'n: Matía, 18, Suquia kale ertzean. Urrutizkiña 12105.
GROS'en: Nueva, 17, Larroka kale ertzean. Urrutizkiña 15016.
BRECHA'n: Aldamar kalea, Brecha plaza ondoan, Urrutizkiña 15547.

CIABOGA

Unica Revista Española de Regatas fundada en 1924

SAN SEBASTIAN - SEPTIEMBRE DE 1946

Dirección: Guetaria, 12, 3.º

Teléfono 1-67-43

Administración: Plaza Guipúzcoa, 10, 4.º

ESTROPADA

Cuando agoniza el estío en la costa vasca y los cielos grises del Cantábrico, como preudio otoñal, suceden al brillante sol veraniego, las regatas de traineras, bello y viril espectáculo marineró, tienen la virtud de hacer vibrar más íntimamente en las gentes vascas el culto a la destreza, a la agilidad y al esfuerzo físico, que son entrena viva de la raza.

Desde el amanecer del día de regatas, día gris, luminoso de septiembre, gentes pueblerinas del interior invaden las calles de la ciudad donostiarra y se asoman a la orilla del mar, en el marco gracioso de la bahía, donde se disputará la contienda; las explanadas y los montes que la circundan se pueblan de una multitud febril y ansiosa de sentir la olímpica emoción de su espectáculo favorito, de la "estropada", de la regata de traineras. Las gentes de los pueblecillos costeros vienen

en vaporcitos que amarran en la bahía, formando ancha calle por donde pasarán los contendientes.

Todo es animación: abajo, en las aguas, embarcaciones de las más variadas formas y calados, con banderolas flotando al viento; arriba, en las laderas y en las cimas de los montes vecinos y hasta en la peña abrupta, en equilibrio inverosímil, las gentes que semejan, en la distancia, puntos de variados colorines en constante movimiento. Y circundándolo todo, aquí, el admirable semicírculo de la Concha; a lo lejos, el mar abierto, con el horizonte sin límites...

La regata va a comenzar. Un silencio unánime, nervioso, indica que la atención de toda la muchedumbre está pendiente de las embarcaciones, prestas ya. Ved una estampa plena de interés y belleza. Unos hombres fuertes y vigorosos, que lucharán con pasión para alcan-

COMPRA-VENTA DE FINCAS

HIPOTECAS

JOSE ALCORTA

CORREDOR DE FINCAS

OFICINAS:

Plaza del 18 de Julio, 15, bajo

Teléfono 1-70-01

SAN SEBASTIAN

:—: *El Café-Bar OLIDEN es el punto de reunión de los aficionados a la pelota* :—:

zer, con la victoria, una bandera, galardón del triunfo y un pueblo fanático que sigue atento todos sus esfuerzos como si de su propia vida o de su honra se tratase.

Un alarido ensordecedor se levanta de todas partes. Ha comenzado la regata. Las traineras, como centellas, orladas de espuma, se lanzan mar adelante. Sus gráciles quillas hienden las olas, que brazos de acero domeñan al rítmico bogar. Y cada estela es un surco de ilusión y esperanza que los remeros, con su titánico esfuerzo, procurarán hacer realidad. La muchedumbre, electrizada, anima con sus gritos a los atletas. Las embarcaciones se alejan en alta mar... Ya no son más que puntos apenas visibles. Todas las miradas, impacientes, escrutan la lejanía ancha y azul.

Continúa, incesante, la boga. Ya se aproximan a las balizas de alta mar a realizar la ciaboga, la fase culminante de la regata, según los entendidos. Un patrón experto y unos remeros obedientes a la menor indicación, pueden decidir aquí el triunfo. Concluida la difícil maniobra, helos ya, proa a la victoria. Ahora, más que nunca, se esfuerzan todos en aprovechar, con ritmo unánime el impulso de las olas que van buscando el reposo de la playa. ¿Quién vencerá? ¿Qué más da! Vencerá la más potente, pero todos habrán puesto en la lucha la misma ansia de triunfo, la misma suprema aspiración de vencer.

Penetran en la bahía cabalgando a lomos de las olas, al imperio firme de una voluntad, la del patrón, cuya voz, suplicante e imperiosa, se deja oír a veces entre el inmenso tumulto. Los vaporcitos que llenan la bahía, parecen cobrar vida; sus sirenas de estridente sonido, atruenan, discordantes, el espacio, animando a sus favoritos; un movimiento efervescente se advierte en la multitud que vocifera; los hombres encaramados en las jarcias de los barcos, agitan sus pañuelos y gritan también sin cesar. Es en estos instantes cuando se desbordan, impetuosos, la pasión y el ciego fanatismo de las gentes. Parece como si quisieran, en el ansia incoercible de su afán, impulsar más y más, con su aliento, a las traineras que avanzan veloces, hacia el triunfo que representa todo para ellos. Esto es algo más que una simple contienda por alcanzar el premio y la bandera, análoga a la corona de laurel que los antiguos ceñían en la frente de los vencedores; es la lucha épica de unos

pueblos que ponen en pugna, además del orgullo de su honra marinera, la supremacía del litoral cantábrico.

Las traineras se aproximan. En "txampa" furiosa, rítmica y elegante, atraviesan las balizas de llegada; un último esfuerzo y los triunfadores elevarán los remos en señal de victoria y al fin, todos, en tributo a la fatiga, derrumbados sus cuerpos sudorosos en el interior de la embarcación, sumergirán sus brazos ardientes en las frías aguas marinas, para aliviar sus nervios destrozados por el terrible esfuerzo.

Pero qué emocionante visión sería contemplar, cómo a través de un delirio, cuando el Cantábrico en su furia loca bate la costa y las olas se rompen deshechas en los acantilados, a estos mismos hombres en sus traineras finas y veloces, en igual olímpica contienda, remontar, en isócrono esfuerzo, las olas altivas, con las proas empenachadas de espuma y descender luego vertiginosamente hacia el abismo, entre montañas de agua, para aparecer otra vez, bajo el cielo gris y tenebroso, y siempre luchando y siempre venciendo, verles volver de nuevo al puerto, después de haber enfilado la barra bajo una ola gigantesca, para quedar inmóviles en el remanso, como corceles desbocados luego de una larga y penosa carrera.

Y ya en tierra, admirar a estos remeros bravos, de facciones vigorosas, de rostro curtido por las tempestades, que llevan el brillo del mar en sus pupilas...

Marinos del Cantábrico, mar bronco, tornadizo, mar que forjó a Elcano, Churrua, Oquendo...

Fermín Muñoz Echaveguren

GARIBAY 32
Teléfono 1-21-00

PYC

PRESENTA LO MAS NUEVO

BISUTERIA-ARTICULOS PARA REGALOS

:—: *De ningún sitio saldrá usted tan satisfecho como del CAFE-BAR OLIDEN* :—:

Vida y muerte del "Great Eastern", el primer gigante de los mares

Es en Londres, en el año 1851.

El célebre constructor de puentes e ingeniero naval Isambard Kingdom Brunel enseña a los directores y accionistas de la "Australian Eastern Steamship Company" algunos dibujos. Los directores y accionistas los examinan con grandes muestras de asombro. Trátase de proyectos para la construcción de un buque cuyo tamaño nadie cree posible y que, según afirma Brunel con orgullo, será el buque más veloz del mundo. Podrá albergar en su interior varios miles de personas y aprovisionarse de una vez del carbón suficiente para ir de Londres a Australia, sin necesidad de hacer ninguna escala. Por añadidura, en él nadie sufrirá mareos, puesto que es tan grande que ni con mar alborotada se moverá.

Los peritos y los capitalistas examinan fríamente las posibilidades de la ciudad flotante y no se rien ni afirman como el vulgo, que un buque de 207 metros de longitud es una locura irrealizable. Sin embargo, la reunión se disuelve sin tomar ningún acuerdo. Brunel, en cambio, no cesa en su empeño. Visita uno a uno a los accionistas y trata de entusiasmarlos en favor de su proyecto. Varias reuniones más, que también resultan infructuosas, y, por fin, se logra una mayoría, aunque exigua, en favor de la construcción del gigante.

Comienza la construcción del buque en el año 1852. En seguida empiezan las dificultades. Ya estaba la mitad hecha, cuando hubo necesidad de suspender los trabajos, pues no quedaba dinero para continuarlos. Se pignoró el casco a medio terminar para encontrar nuevos capitalistas. Al mismo tiempo se perdió el capital de los primeros accionistas, entre los que había mucha gente de escasos medios. Cayeron maldiciones sobre Brunel.

Los nuevos capitalistas mandaron terminar el buque. En el año 1857 quedó por fin listo y todo dispuesto para que fuese botado. Tenía 207 metros de longitud por 25 de eslora; calado, 8 metros; altura de la borda, 10; desplazaba 27.500 toneladas. Movíase a impulsos de ruedas laterales y paletas; sus dos máquinas desarrollaban 7.700 caballos de fuerza; en las carboneras cabían 10.000 toneladas de combustible. Iba el buque provisto de seis palos y cuatro chimeneas y su capacidad

era: mil doscientos pasajeros de entrepuente, dos mil de segunda clase y ochocientos de primera, a lo que había que añadir cuatrocientos tripulantes. Al principio se pensó darle el nombre de *Leviatán*, mas al fin se convino en llamarle *Great Eastern*.

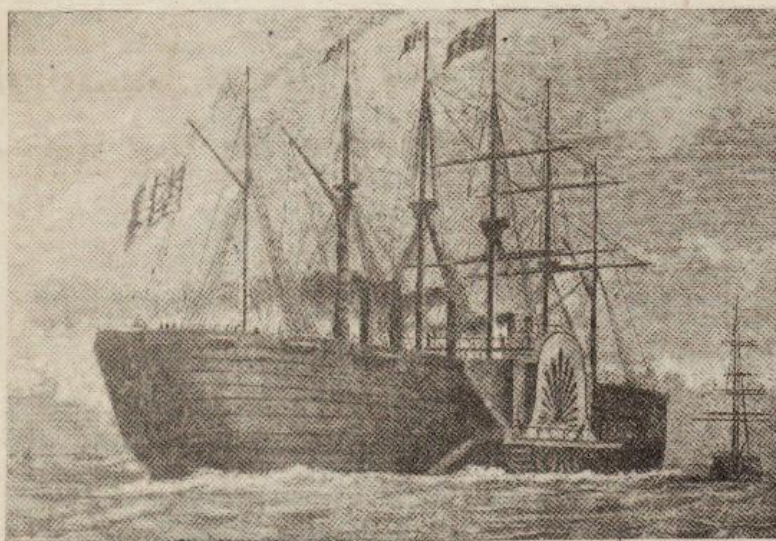
Llegado el momento de la botadura, ante miles de espectadores, grandes personajes, y después de los discursos habituales, el buque no se movió. El tinglado sobre el cual descansaba habíase hundido a causa de los años transcurridos en la construcción y todos los esfuerzos para botarlo fueron inútiles. El *Great Eastern* no se movió del sitio.

La gente se marchó a casa, maldiciendo a Brunel. La botadura se eternizaba. Tras diez semanas de esfuerzos inauditos, gastando cerca de tres millones de pesetas, pudo al fin botarse el buque, esta vez sin ceremonia. Pero al punto surgieron nuevas dificultades. Durante los años transcurridos, habíase hecho importantes mejoras en las máquinas de vapor y las del *Great Eastern* podían considerarse como anticuadas antes de ponerlas en marcha. Además, la madera de la cubierta era mala y hubo que cambiarla en lo que se gastó medio millón más. Tardó otro año en estar el buque listo para hacerse a la mar. Los nervios de Brunel no resistieron la tardanza. Cuando en 5 de septiembre del 1859 visitó el buque, se emocionó de tal modo, que sufrió un ataque y murió.

Cuatro días después realizóse el primer viaje de ensayo, acaeciendo otra desgracia: los condensadores hicieron explosión y diez hombres murieron.

El 15 de septiembre de 1859, con buen tiempo y mar en calma, empezó el primer viaje oceánico del *Great Eastern*: desde Southampton a Nueva York. Duró el viaje once días, lo que representaba para aquel tiempo un hecho fabuloso. Mas de nuevo hubo una desgracia: el capitán Harrison sufrió un accidente que le causó la muerte.

En el segundo viaje encontró el *Great Eastern* mal tiempo. Por añadidura, resultó que a bordo nada estaba fijo, ni mesas, ni sillas, ni siquiera las planchas de la cubierta, puesto que Brunel había afirmado que ningún temporal podría conmover al buque. Y ahora todo caía: mesas, sillas, pipas, maderamen y personas. Mas no



El 15 de Septiembre de 1859, con buen tiempo y mar en calma, empezó el primer viaje transoceanico del «Great Eastern».

quedó en eso sólo. Un poco antes de llegar a Nueva York el buque tocó unos bajíos y se hizo dos grandes agujeros, uno de los cuales tenía 30 metros de largo por 2 de ancho. Gracias al doble fondo, por primera vez empleado en los buques por indicación de Brunel, la nave no se hundió y pudo llegar a Nueva York. En seguida surgió otra dificultad: no existía ningún dique suficientemente grande para acoger al *Great Eastern* y la reparación tuvo que efectuarse penosamente por medio de buzos. El vapor permaneció, a causa de las reparaciones, hasta el mes de marzo del año 1861 en el puerto de Nueva York. Se gastaron más de un millón de pesetas.

Durante el tercer viaje rompiéronse en un temporal las palas de las ruedas y el timón. El *Great Eastern* estuvo varios días sin gobierno, a merced de las olas. Un pasajero que se llamaba Tuckel y era hombre muy hábil, construyó un timón improvisado. Los demás pasajeros, entusiasmados, le regalaron champaña y un reloj de oro. Pero Tuckel, al llegar a Nueva York, presentó a la compañía una cuenta de medio millón de pesetas por el timón. La compañía se negó a pagarle la cuenta. Tuckel inició un pleito y logró cobrar, al fin, unas cien mil pesetas.

A estos viajes tan desgraciados, siguieron otros, pero los pasajeros escaseaban porque cundía el miedo. Esto causó la ruina de la compañía y un día el *Great Eastern* fue subastado. Lo adquirió otra sociedad para utilizarlo en el tendido de cables a través del Océano. Pero en el primer viaje surgió de nuevo la mala estrella del buque. El cable de Inglaterra a América, apenas termi-

nado, se rompió y la compañía vendió el buque con pérdida considerable.

En el año 1884 un comerciante habilidoso utilizó la infortunada nave como hotel flotante en la Exposición de Nueva Orleans. El empresario ganó tanto dinero que pudo comprar un negocio floriente en dicha ciudad. El año 1886 se enseñó el *Great Eastern* como objeto curioso en la Exposición de Liverpool. Luego fué vendido por la bonita cifra de 16.000 libras esterlinas (400.000 pesetas a la par), al desguazador John Bartes. Este, un comerciante muy práctico y hábil, subastó las planchas del buque, varias toneladas de hierro, pieza por pieza, obteniendo así 60.000 libras esterlinas (1.800.000 pesetas).

Desde 1889 a 1891 duró en Liverpool el desguace del *Great Eastern*. El 30 de septiembre de 1891 se partió la última plancha de la cubierta para leña.

Desde el proyecto de construcción hasta el desguace alcanzó el *Great Eastern* cuarenta años de vida. Durante este tiempo, el buque vióse perseguido por una serie ininterrumpida de desgracias y arruinó a muchas personas. A aquellos que tuvieron fe en el gigante del Océano, les causó la muerte o la ruina; en cambio, a los especuladores que en él no vieron sino un objeto de explotación, les dió la riqueza.

¿Por qué el *Great Eastern* dejó en su estela tantas desgracias? Simplemente porque se anticipó en cincuenta años a su tiempo. Los hombres y las cosas aun no estaban preparados para el *Great Eastern*. Cada cosa requiere su época.

MELCHOR VISCHER

El 16 de Julio de 1894 entraba en la Concha la fragata "Nautilus"

Por José Zaplain Irastorza

Lo recuerdo perfectamente, como si fuera hoy, en plena mañana estival, dulce y luminosa de esta incomparable temporada veraniega de Donostia.

La playa concurridísima, el cielo azul, el ambiente agradable. Bajo los toldos, reuniones de forasteros, tertulias amenísimas, de lo más selecto de la aristocracia madrileña. Los niños entretenidos en la construcción de "echolís" y "engañamundos" y montones de arena, dan la nota simpática de la playa. De pronto uno de los muchachos se fija en la batería de las Damas, donde se halla instalado el semáforo de señales y divisa la bandera flameante que anuncia ¡buque a la vista!

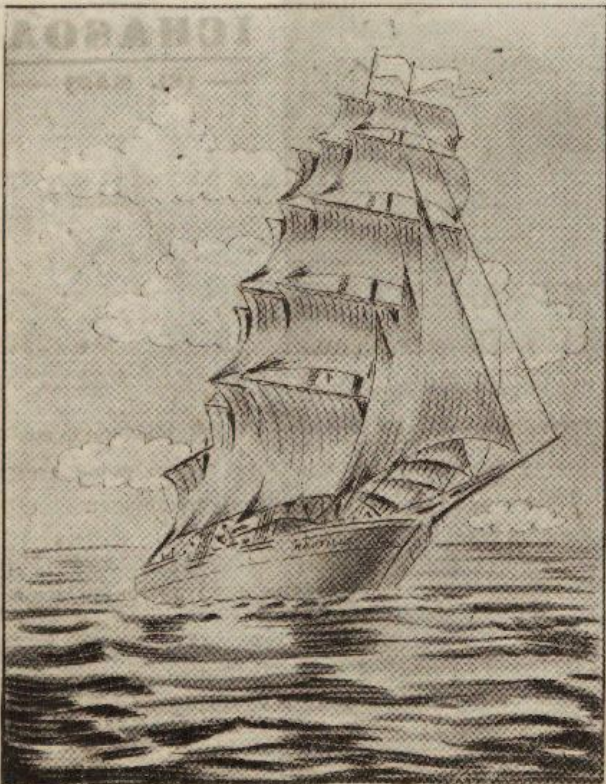
¡Una fragata! ¡una fragata! gritamos a coro la chavalería. Y todos señalamos el horizonte.

Súbitamente dejamos nuestros juegos infantiles y subimos al paseo para admirar mejor la entrada del buque en la bahía de la Concha.

Allá en el inmenso océano, se divisaba un barco de gran tonelaje, desplegadas las velas, navegando con rumbo a este puerto. La entrada me recuerda la descripción que hace Pereda en "Sotileza" de un espectáculo semejante.

He aquí lo que he podido hallar en mi archivo:

Un verdadero acontecimiento tuvo por escenario la bahía de la Concha; era el día 16 de julio de 1894, festividad de la Virgen del Carmen; jamás los donostiarros han presenciado el arribo de una nave, con tanta gallardía y majestad, como hizo su entrada un barco, en la Concha, con todas las velas desplegadas, que talmente parecía llevado por una mano oculta.



A las diez menos cuarto el vigía izó ya en la torre de señales el gallardete rojo indicando "barco a la vista" y las demás indicaciones del rumbo.

A esa hora próximamente se embarcaron la Reina y el Rey en la trincadura "Guipuzcoana" al pie del palacio de Miramar.

La escampavía no enarboló el pendón morado y se dirigió hacia la isla de Santa Clara a cuyo abrigo permaneció una media hora.

La mar estaba bella, pero la movía fuerte viento. El cañonero T^{to} "Tajo", anclado en la bahía tenía encendidas las calderas, pero no se movió, sin duda porque con el viento la "Nautilus" no sólo no necesitaba remolque, sino que podía remolcar a todos los barcos de vapor que lo pretendiesen.

Cerca de las once la "Nautilus" estaba embocanada el puerto y desde la Concha se le veía avanzar a toda vela gallarda y arrogante.

La falúa real salió de entre la isla y Montefrío izando a proa el pendón morado de Castilla.

Varias lanchas con curiosos salieron del puerto para presenciar la maniobra de la "Nautilus".

A media milla del puerto estaría cuando saludó al pabellón real, y en aquel momento se presentó a la vista del numeroso público uno de los espectáculos más hermosos que se pueden ver.

La "Nautilus" majestuosa ante los ojos de millares de espectadores, como parada en seco, sin cabeceos, sin oscilaciones disparó a babor y estribor veintidós cañonazos acompañados como obedeciendo a un metrónomo.

El barco recogió las velas mayores y la tripulación apareció sobre cubierta en correcta formación.

Un momento después desaparecieron como por arte de encanto, los focos, quedando al descubierto los masteleros de proa y los botalones de bauprés. Obedeciendo a la maniobra, los marinos treparon por los masteleros asaltando las cofas y crucetas y colocándolas en el trinquete sobre las gavias y juanetes, sobre el palo de mesana, sobre la verga de sobremesana y sobre las escaleras.

La bandera de popa subió y bajó diferentes veces saludando a los Reyes y los vítores atronados de ¡Viva el Rey! ¡Viva la Reina!, se oyeron claramente desde la Concha.

En aquel momento, solemne, de verdadera emoción, para cuantos veíamos avanzar aquel barco de airoso porte hormigueando por su aparejo una tripulación joven, valiente, de fijo conmovida al ver de cerca, la tierra querida, después de veinte meses de ausencia y de viajes por mundos remotos de soledad y sintiendo en el alma la nostalgia de la madre patria.

Por rara y consoladora coincidencia, la "Nautilus", que tenía por Patrona a la Virgen del Carmen, y no había camarote en el barco que no ostentase su estampa, que antes de salir del Ferrol la tripulación llevó en procesión la imagen venerada, llegaba felizmente al término de su glorioso viaje en una mañana incomparable del mes de julio, cuando las campanas de la Parroquia celebraban con alegres ecos la festividad de Nuestra Señora del Carmen.

La escampavía con la Reina y el Rey vinieron escoltando a la "Nautilus" hasta la entrada del puerto.

Pero el Rey se mareó, cosa nada extraña por la mar ventada reinante y subieron a bordo antes de que en el barco sonase la voz de alto.

Inmediatamente se aproximó la lancha de sanidad con el director del puerto, señor Miranda, siendo por consiguiente los Reyes los primeros en subir a bordo.

Los marineros miraban satisfechos y agradecidos el cuadro que ofrecían el puerto y las faldas del Urgull llenos de gente que les saludaban agitando los pañuelos y lanzando al espacio multitud de cohetes y chupinazos.

La Reina conversaba en la banda de babor con el comandante señor Villamil y entre tanto la marinería a las órdenes del señor Barrieron acababa de recoger velas con pasmosa prontitud y echaba anclas.

Alrededor de la "Nautilus" había muchas barcas con gente que ansiaba saludar a la tripulación. En una de ellas fueron el gobernador civil, el presidente de la Diputación y el alcalde señor Lizasoain que subieron a bordo a dar la bienvenida a los jefes y oficiales de la corbeta.

Los guardias marinas que embarcaron, fueron treinta y ocho españoles y dos chilenos. Estos, enviados por el Gobierno de Chile para que aprendieran el practice en la "Nautilus", Escuela de Guardias Marinas Españoles.

A las doce se retiraron las personas reales en la escampavía, acompañándoles el señor Villamil y repitiéndose los vivas de la marinería. Atendiendo los deseos de S. M. el comandante dió suelta a toda la tri-

pulación, quedando únicamente a bordo la guardia y los marinos necesarios para las maniobras y servicios de mecánica.

Entre la gente de mar, es decir, entre los "arranzales" de nuestro puerto, se hacían el día de la llegada del Buque-Escuela los mayores elogios de la maniobra realizada por la "Nautilus" al entrar en nuestra bahía.

Villamil había salido con la "Nautilus" del Ferrol, después de haber celebrado allí una poética misa y de postrarse los marinos todos de la tripulación ante la Virgen del Carmen, su excelsa Patrona.

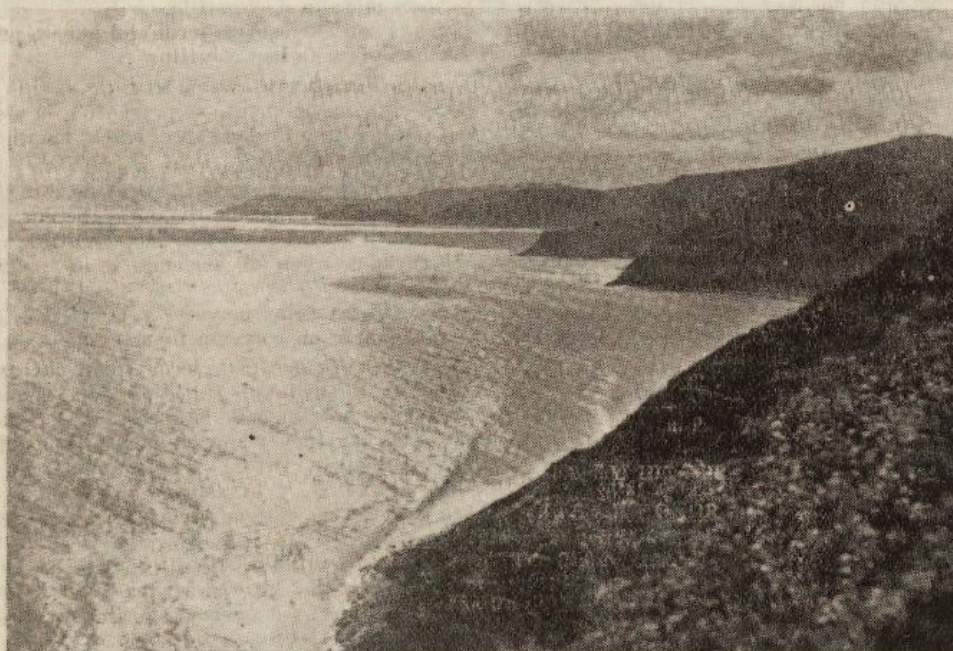
La partida de la "Nautilus" efectuóse a la mañana siguiente. En un día oscuro, pardo, propio de la costa cantábrica.

El viaje habíase verificado con entera felicidad. He aquí la ruta seguida por el Buque Escuela: Las Palmas (Canarias), Bahía (Brasil), Cabo de Buena Esperanza, Australia, Nueva Zelanda, Valparaíso, Montevideo, Buenos Aires, Nueva York, Plimouth, Brest y San Sebastián.

Fueron 20 meses y 40.000 millas de navegación.

Y para terminar esta información retrospectiva, tengamos unas palabras de recuerdo para el heroico capitán que mandaba el bello navío.

Don Fernando Villamil fué uno de aquellos brillantes oficiales que dió su vida por defender el prestigio de la Patria. Mandando la escuadrilla de torpederos, en la guerra contra los norteamericanos, sucumbió en Santiago de Cuba, en aquella triste fecha de 1898.



El Cantábrico desde Deva.

(Foto, Marqués de Santa María del Villar)

El dulce mar de brazos abiertos, y por cuyo seno corren todos los caminos es el reino de la perpetua curiosidad y las tentativas locas.

Todos los caminos están en él y puede darlos todos a los mundos; es el mar de las olas siempre móviles y de cuyos labios grandes brota el sol; el mar de la inquietud y presintiendo y creando la verdad.

Todo está en él porque nada le sacia y sobre, nada le detiene; sus mismas olas, enamoradas de la playa, sienten la quietud; la mitad de ellas quedan en la arena, pero la otra mitad vuelve al mar.

Profundo es el seno del mar y tranquilo como la conciencia de los sabios; por encima de él luchan los hombres; debajo de sus aguas se pudre lo mismo una imagen bizantina que un buen barrigudo.

Por eso es él voluntad eternamente viva y renunciación de las cosas del momento.

Un libro de filosofía de Schopenhauer rimado en blandas estrofas horacianas.

EDUARDO MARQUINA

ICHASOA
— (EL MAR) —

Los Villaviciosa, nacidos en Pasajes

La familia Villaviciosa ha dado varios marinos eminentes nacidos en Pasajes. Miguel Villaviciosa, fué aquel heroico general que en el asalto de Laja, en 1483, arrancó al enemigo el "pendón de oro", que incorporó a su escudo juntamente con las "medias lunas". Fué el primer almirante general de la carrera de las Indias. Durante muchos años, por el hecho de armas relatado, su familia fué conocido con el honorífico dictado de "la familia del pendón de oro".

En 1581 España y Portugal formaban una sola Monarquía. Por consiguiente, las Azores dependían del rey Felipe II, pero su gobernador Figueredo, portugués, partidario ardiente del prior de Crato, pretendiente a aquella Corona, no le quiso prestar obediencia. De las nueve islas que forman aquel archipiélago sólo la de San Miguel reconoció la soberanía del rey español.

A San Miguel fueron enviados refuerzos, pero no por eso se resolvió el problema, porque Francia e Inglaterra—aunque con ellas estaba en paz Felipe II—prestaban importante ayuda al prior, por odio al español. Felipe II proyectó la empresa contra las Terceras (que así también se llamaban los Azores). La leal isla de San Miguel estaba en situación difícil por la hostilidad de las demás islas. Por de pronto se enviaron cuatro naos guipuzcoanas con dos compañías de soldados (marzo del año 1582).

Oportuna resultó la llegada de estas fuerzas, porque en mayo arribó una armada francesa de nueve naos, intimando la sumisión. Las naos guipuzcoanas respondieron al ataque impetuoso con defensa serena y eficaz en la que tuvieron veinte muertos; los franceses debieron de tener más porque se retiraron a una más segura para ellos.

En España para la jornada sobre la Tercera, se preparaba importante armada confiada a la pericia de don Álvaro de Bazán. En julio salió de Lisboa la expedición. En ella, con la escuadra de Oquendo, iba el capitán Juan de Villaviciosa.

Después de correr duros ponientes que dispersaron la armada, las veintisiete naos que quedaron a la vista de Bazán, llegaron el día 21 al fondeadero de San Mi-

guel. No tardó en presentarse la armada francesa fuerte de sesenta naves grandes y pequeñas, disparando un cañonazo de reto. La mandaba Felipe Strozzi. En consejo de generales se acordó aceptar el combate; se formó en línea compacta, y ambas escuadras estuvieron a la vista maniobrando hasta la tarde del 24 en que, dada la orden de virar, quiso el enemigo aprovechar la ventaja momentánea que eso le proporcionaba y rompió el fuego sobre la retaguardia, que mandaba Oquendo con cinco naves guipuzcoanas. El combate pronto se hizo general.

Entre los episodios que se desarrollaron señalaremos el de que Villaviciosa con su nao "María de Guipuzcoa" que iba de almiranta, con gran decisión abordó a la almiranta francesa en tanto que Garagarza, con la suya "Juana" lo hacía a la capitana; y como acudieron otras francesas en ayuda de las comprometidas, al arrimarse a las españolas se formó un apiñado grupo en el que el denso humo no permitía distinguir amigos de enemigos. Oquendo, valentísimo y oportuno, metió la proa de su navío a toda vela entre un buque español y la almiranta francesa cuyo costado hundió con la violencia del choque, al propio tiempo que la lanzó una rociada a bocajarro con la artillería y arcabuces. Villaviciosa combatía por la proa a la almiranta, insignia del conde de Brissac.

Después, Juan de Villaviciosa, entusiasmado por que se veía el comienzo de la victoria, abordó una tras otra a dos enemigas, teniendo en la suya cuarenta y cinco muertos y cincuenta y dos heridos, enorme número de bajas que pone de relieve a heroicidad de Villaviciosa. En la última nao que atacó halló el valeroso Juan de Villaviciosa gloriosa muerte. Era tan querido de los suyos que, exasperados a la vista de su sangriento cadáver, entraron en la francesa, pasando a cuchillo a la gente sin perdonar a nadie.

Uno de los que murieron al lado de Villaviciosa fué el capitán donostiarra Miguel de Erauso, tal vez hermano mayor de la famosa Catalina, la monja Alférez.

Este Juan de Villaviciosa había nacido en término de Lezo y era conocido por el sobrenombre de "el Viejo", sin duda por su edad—más de 80 años—, su aspecto venerable, con una barba tan larga que le llegaba hasta el pecho, y para distinguirlo de otro Juan de Villaviciosa, hijo suyo y también expertísimo y arrojado marino.

El deseo de Felipe II de dominar a Inglaterra se puso en ejecución en julio de 1588 enviando, al mando del poco afortunado Duque de Medina Sidonia, una armada tan considerable que se llamó "La Invencible". Juan de Villaviciosa iba de capitán de la "San Salvador", uno de los buques guipuzcoanos del almirante Oquendo.

Llegó la imponente Armada a las costas inglesas; el día 31 la vanguardia, mandada por el vizcaíno Reza de, combatió con una escuadra inglesa, quedando indeciso el combate. En el voló la nave "San Salvador" que mandaba Villaviciosa y que era la almiranta de Oquendo. La causa fué la pólvora que en abundancia se había sacado a cubierta para las necesidades de la batalla. Volaron las dos cubiertas de la popa y con ellas más de 200 personas. La nave se abrió por popa y por proa; tirándose muchos de sus tripulantes al agua y ahogán-



MIGUEL DE VILLAVICIOSA

— ¿UN CAFE CENTRICO Y ACOGEDOR? EL OLIDEN —

dose la mayor parte. Los que pudieron salvarse lo fueron por cuatro petaches que el Duque tuvo la oportunidad de enviar. Villaviciosa quedó en lo que quedaba del navío hasta que la urea almiranta de Coco Calderón le recogió con otros 34, todos con quemaduras más o menos graves. Toda la gente de la "San Salvador" era guipuzcoana.

Mal principio de mar para Juan de Villaviciosa que debió suceder a su padre, el que murió en la empresa de la Tercera. Y, sin embargo, fué un excelente marino.

Villaviciosa se repondría en Pasajes de sus quemaduras y, como Pedro de Zubiaur, armó una escuadra para combatir contra los hugonotes franceses. Salíó con Zubiaur rumbo al norte. En aquellas aguas, incluso en las del canal de la Mancha operó audazmente tomando como base el puerto de Blayet, situado en la costa sur de Finisterre, a distancia intermedia entre España y Flandes. A aquel puerto conducía Villaviciosa las presas que hacía en sus cruceros, al mismo tiempo que destruía los barcos holandeses de cabotaje (año 1589).

Las continuas navegaciones de Villaviciosa debieron restar condiciones marineras a algunos de sus navíos porque en 1593 se ordenaba por real mandato a Francisco de Valverde que fuese a San Sebastián o al Pasaje y reconociese las zabras del cargo de Villaviciosa para ver si eran a propósito para ir por la plata a las Indias. (16 marzo).

La nota del año siguiente es un indicio de esa pérdida de condiciones marineras, porque tres navíos de la escuadra de Villaviciosa naufragaron sobre Guetaria.

Aquel mismo año, para liberar el castillo de Blaye, en el Garona, Villaviciosa y Zubiaur se dirigieron desde Pasajes a aquel puerto, Zubiaur como general, Villavi-

ciosa mandando sus navíos guipuzcoanos. Entraron río arriba, de noche, para esquivar los navíos ingleses que guardaban la desembocadura, y en Blaye desembarcaron las compañías que llevaban de socorro. Al regresar, cumplida su misión, acometieron a los ingleses bloqueadores. Villaviciosa (como Zubiaur) atacó a uno de los grandes navíos. Pronto el incendio comenzó a devorar la capitana inglesa. No pudieron sofocar las destructoras llamas y, como de la confusión se aprovecharon los españoles atacando a los demás navíos, éstos desaparecieron del lugar del combate en el que los nuestros perdieron dos filípotes quemados al quemar la capitana enemiga. En la anchurosa boca del Garona se apoderaron de siete naves mercantes inglesas que como trofeo llevaron a España (Pasajes).

Este valeroso pasaitarra practicaba para dedicarse de lleno a la vida del mar, las diferentes actividades que necesitaba un buen marino para desempeñar mandos importantes.

En la pelea que, en aguas de Portugal, sostuvo en 1606 Juanes de Amézqueta durante todo el día con una armada holandesa, a la que hizo mucho daño con su artillería, en la nao de Amézqueta, construida en el puerto de Pasajes, iba como condestable de esa artillería Juanes de Villaviciosa. Por consiguiente a su pericia artillera se debió mucha parte de la brillante defensa que se hizo contra tantos enemigos.

Trece años después (1619), Villaviciosa salió de Pasajes en la nao de Agustín de Salías con el cargo de piloto aunque era capitán. Y en aguas, también, de Portugal esa nao sostuvo combate, con tres navíos turcos, durante siete horas.

En este combate halló gloriosa muerte Juan de Villaviciosa.

EUFRASTO MUNÁRRIZ

Confíe sus trabajos a

Fotografados LOREMON

Manterola, 8

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-05-99

:—:—: El ambiente del CAFE - BAR OLIDEN es auténticamente donostiarra :—:—:

Divagaciones respecto de las regatas de traineras corridas el año pasado

Un viento enrachado conmovió la mansedumbre de las aguas, haciendo difícil la navegación de las "chalupas", calificativo acertado que diera "Aita-Mañuel" a las traineras que hoy se estilan. Y el Jurado, con los votos en contra de Fuenterrabía y San Sebastián, decidió dejar las regatas para el día siguiente. Fatigado, sin duda, por el ajeteo de la víspera, el mar amaneció el lunes con aires del chiquillo que vuelve a su casa con la cabeza gacha, avergonzado de la travesura que hiciera. Así las cosas, Pedreña y Sestao, prescindiendo olímpicamente del estilo, y denotando una

paba de Vasconia la simbólica Bandera de Honor, dejando el rastro sangrante del amor propio herido.

Y llegó el Campeonato de España. Concedida a Guipúzcoa doble representación, y por renuncia de Pasajes de San Pedro, fué designada la tripulación donostiarra para competir por el título con Pedreña—detentadora del mismo—, Sestao y Fuenterrabía. Yo sé, acaso mejor que nadie, lo que costó volver a reclutar a la dotación easonense, cuyos efectivos se habían diseminado una vez



«Famao», recibiendo el codiciado trofeo, como patrón de la cuadrilla campeona de España.

(Foto, Marín)

Momento en que el presidente de «Ur-Kirolak», señor Ituarte, recibe el trofeo de sub-campeones, título que los yolistas de dicha Sociedad conquistaron el mismo día que «Famao» el de campeón nacional de traineras.

(Foto, Marín)



potencia y un fondo que denunciaban a las claras lo extendido de su preparación se auparon en grandes vencedores con notorio adelanto respecto de las cuadrillas guipuzcoanas. No hubo pie para el desquite en la prueba del domingo, puesto que aquel poco mar de fondo no habría de dificultar el regateo. Así sucedió, y nuevamente se impusieron los forasteros, cuyo sostenido codo a codo alcanzó proporciones dramáticas.

Las regatas del litoral habían abierto un portillo por el que, por primera vez en la historia—una historia ya longeva—, se esca-

concluidas las juergas provinciales. De nuevo en "Kai-Arriba", y ante la indiferencia de los más—había calado hondo el inesperado revés—, las fuerzas de "Famao" volvieron a las tostas con el recóndito propósito de tomarse cumplida revancha. Pero la víspera de la regata, Pedreña y Sestao protestaron de su participación por entenderla antirreglamentaria. El mismo domingo, en el Náutico, el representante sestaoarra, con la adhesión del pedreñero, convencidos ambos, sin duda, de la legalidad que asistía a los donostiarras, lanzó una segunda proposición consistente en obligar

Propietario: V. COLOMA

Café CERVERA

Especialidad en banderillas
Saloncito para meriendas

San Martín, 9

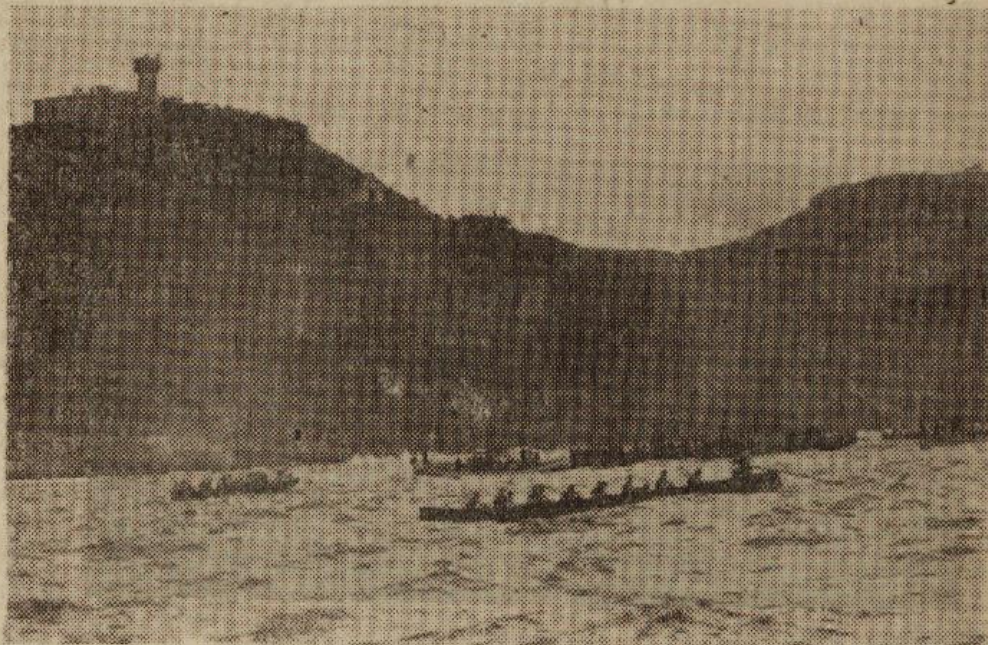
Teléfono 10237

a éstos a correr por la cuarta calle, sorteándose el resto de las balizas entre aquellas tripulaciones y la ondarrabiarra. No prosperó el absurdo, naturalmente, y entonces, los forasteros decidieron quedarse en seco, pese a las objeciones que se les hizo para disuadirlos de su error y a la sanción con que les amenazó—para confirmarla más tarde—la Delegación Nacional de Deportes.

Ahora bien: ¿fue efectivamente la de la cuarta baliza el motivo de su retirada? ¿No lo sería, quizá, el estado del mar—mucho más huracán que el domingo de la suspensión—, ante cuyo feroz cariz, tomó cuerpo en las dos tripulaciones forasteras la certi-

dumbre de su derrota? En aquel mar de "travesía"—denominación técnica—había que combatir más con la pericia que con la fuerza; con remada larga e intermitente, con flexibilidad de cintura, y con un profundo conocimiento de la boga. Todo esto era necesario para la defensa de las frágiles "chacupas". Esto, y, sobre todo, la habilidad y potencia de brazo del hombre encargado de empuñar el remo de mando. Lucha de tripulaciones marineras, pero, por encima de todo, de patrones habituados a los embates del mar, del que conocen a fondo sus secretos. ¿Comprendieron Pedreña y Sestao su inferioridad en este aspecto? A esto, y no a la baliza cuarta,

Preciosa estampa de regatas obtenida por Fotocar durante la prueba del campeonato del litoral español celebrada el 23 de Septiembre del año pasado en San Sebastián. El mar, como puede apreciarse, estaba imponente. A mar bravo, como aquel, bravos remeros, como los donostiarros y los ondarrabitarras... que, con su participación en aquel acontecimiento, bello gesto deportivo se hicieron acreedores a la admiración de todos los guipuzcoanos



He aquí a los campeones de España de traineras del año pasado. Nos complacemos en recordar al lector que los defensores de los colores donostiarros en aquella memorable lucha fueron los siguientes: Bautista Oliden, Antonio Yarza, Felipe Zumeta, José M.^a Jauregui, Esteban Azcue, Segundo Manterola, José M.^a Zumeta, Pablo Agote, Joaquín Fresneda, Luis Gaztanazpi, Pablo San Martín, José Galdós y Ramón Irujo. Y al frente de ellos, Eustaquio Iraola «Pamoa», que ahora sí que es «Pamoa» de veras... (Foto, Fotocar)

atribuyó el vulgo la lamentable defección de aquellos, a los que hubiéramos querido ver en disputa con nuestros representantes en una zona de regatas profundamente afectada en sus entrañas. Reconocida unánimemente su superioridad en aguas quietas, nos quedamos sin poder pronunciar el veredicto cuando el mar deja de ser el cordero manso para transformarse en el monstruo rampante y colérico al que no todos podemos domar. Fue una pena, compensada con la grandiosidad del espectáculo ofrecido por los «colores» «traunlaris» de San Sebastián y de Puenterrabía, cuyas frágiles «chacupas» no se hundieron en las impresionantes simas, por la pericia de unos hombres de mar que supieron eludir los peligros de la «olasca» y salvar diestramente el «morro» de sus lanchas en un consumado alarde de habilidad. Las dos traineras volvieron sanas y salvas a su base de partida tras su audaz viaje a punta afuera, desmintiendo rotundamente los temores a un posible naufragio señalado por algunos aquel otro domingo de mar menso, hosco, sobre el cual—curiosa coincidencia—solamente quisieron maniobrar los mismos que lo hicieron en la campeonato regata. Nos defraudó la baja voluntaria de cántabros y vizcaínos que nos impidió valorar la eficacia de su boga en aguas turbulentas, y nos entusiasmó hasta el paroxismo la destreza marinera de «Pamoa» y de Elduayen, los dos grandes capitanes de las dotaciones guipuzcoanas.

E. de Urgull

Estaremos muy reconocidos...

a quien nos proporcione el n.º 10 de C I A B O G A (año 1933), que falta en nuestra colección. Y además, le gratificaremos espléndidamente,

Vinos y Licores
Especialidad en vino blanco
para Dares

Hijos de F. Martínez

Despacho Central: Urbieta, 52
Teléfono 10-8-86
San Sebastián

“Chiki” y la trainera mimada

Por Rosario Elizalde Aramburu

Al asomarme por vez primera a las simpáticas páginas de esta “koshkerísima” Revista, he elegido un tema que, a mi parecer, tiene un hondo sabor “koshker”. Y quiero, a la vez, ofreceros a vosotros, donostiarras todos, los primeros frutos de mi pluma y rendir un homenaje de cariño a mi abuelo, a quien no conocí, pero cuya memoria venero.

Niña aún, mientras jugueteaba en el balcón de mi casa, seguía con interés el ir y venir de unos hombres que, con gran cuidado, bajaban de un camión una lancha bastante grande.

Mis ojos miraban curiosos, todos aquellos movimientos y preparativos, y mi infantil imaginación se formulaba esta pregunta: ¿Qué lancha era ésa que trataban con tanto mimo? Yo veía cómo la encerraban en unos barracones situados frente a mi casa, junto al antiguo Mercado de Gros, donde hoy se encuentran los jardines, y durante unos días el espectáculo de la lancha y los hombres que a la mañana la limpiaban y pulían con todo esmero era mi entretenimiento favorito.

Uno de esos días en que, como de costumbre, me hallaba en mi atalaya, me encontré “aitacho” con la vista fija y sumida mi mente en profunda meditación. Interrogada por él, le confesé la curiosidad de conocer la razón por la cual aquella lancha era objeto de tantos cuidados.

—Es la trainera—me dijo.

Y en estas tres solas palabras hallé cuanto necesitaba saber. Ya no me parecían exagerados los cuidados que le dispensaban: era ¡¡la trainera!! y yo, a pesar de mis pocos años, sabía y comprendía la importancia de aquellos preparativos. Y con toda seriedad manifesté a mi padre el deseo de cuidarla...

—Será tradición o herencia en la familia—me dijo, sonriendo—; también tu abuelo, mi padre, cuidaba una trainera.

Tu abuelo era un buen amigo del rey Quirico el

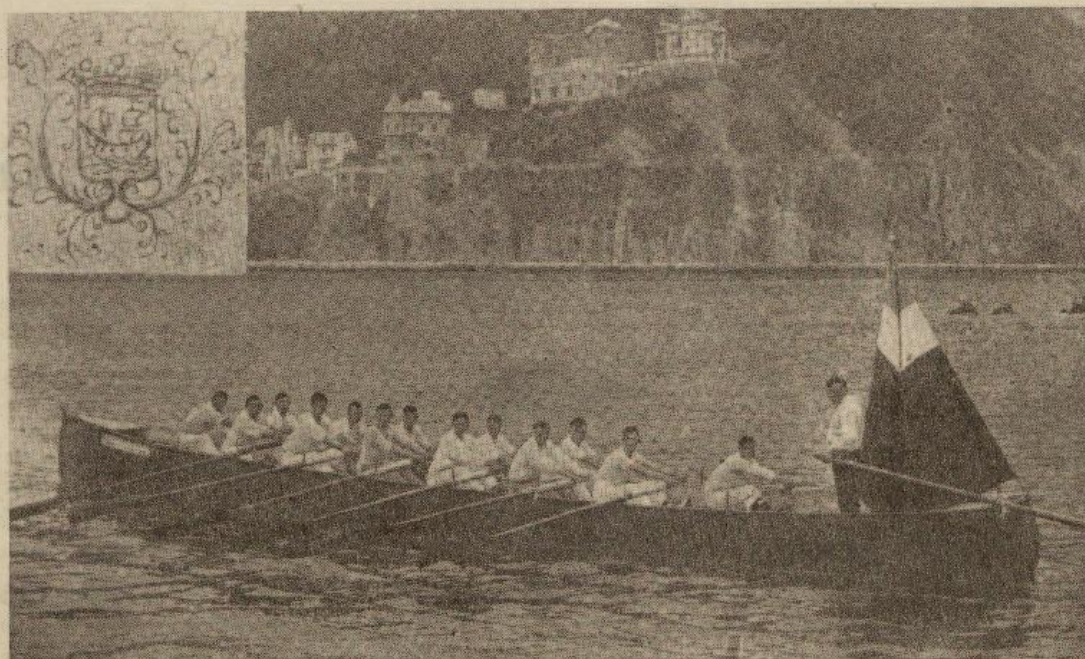
famoso patrón que el año 1919 ganó la regata, logrando el triunfo donostiarras. Durante varios años venía guardando éste su trainera, llamada “Koruko Ama Birgiña”, en una barraca que estaba poco más o menos junto a la sidrería de Sagarna (hoy desaparecida), y el abuelo se la cuidaba.

Recuerdo que cada mañana muy temprano, iba derecho a visitarla, y si alguna vez yo le acompañaba, no me permitía ni acercarme a ella; era una cosa casi sagrada... Del mimo con que la trataba ¡podría decirte tanto...! Si algún día llovía, su única preocupación era que no se mojara la trainera, y más de una vez, en medio de un fuerte aguacero, salía de casa a taparla con un embreado toldo, pues, como la barraca era ya vieja se filtraba fácilmente a través de las carcomidas maderas y agrietadas paredes.

Mi padre siguió diciendo:

—Día tras día, durante largo tiempo, seguía el abuelo en su tarea, cuidando con todo esmero la trainera, uniéndolo este hecho a ambos amigos en un fuerte lazo de sólida amistad. Llegó el día en que Quirico, con su cuadrilla de bravos remeros, conquistó para su querida Donostia el galardón de la Bandera de Honor, y, en recuerdo de este día feliz para todos los donostiarras, el famoso patrón regaló al abuelo, a quien llamaba familiarmente “Chiki”, esa fotografía que ves ahí de la cuadrilla vencedora, en la que él mismo encargó al fotógrafo Aguirre acoplar la del abuelo.

Al escribir hoy estas líneas, dirijo una mirada hacia el lugar en que se hallaba la fotografía; pero, aunque no está ya allí, creo en mi ilusión, que mis ojos tropiezan con la mirada benévola de mi abuelo, que parece sonreír. La fotografía de la cuadrilla de Quirico recuerdo ahora que la cedí “aitá”, sacrificando su deseo de conservarla, para engalanar las entonces desnudas paredes—era su fundación—de la popular Sociedad “Itxas-Gain”.



Fue esta foto la que regaló Quirico al abuelo de nuestra colaboradora. «Itxas-Gain», gentilmente, nos la ha prestado para reproducirla. El ángulo que ocupaba el retrato de «Chiki» ocupaba ahora el escudo donostiarras.

¿Desaparecerán las regatas de traineras?

Mucho lo tememos, si no se pone rápido remedio a la crisis por que atraviesan

Ni San Sebastián, ni los Pasajes, ni Loyola... concurren este año a la lucha. — Y el sacrificio que ha hecho Orio en 1946 no lo podrá repetir en 1947.

Es doloroso, muy doloroso, tenerlo que decir; pero es así. Ocultándolo o callándonoslo no resolveríamos nada. A ver si conociendo el riesgo que corre de desaparecer esta magnífica fiesta anual de las regatas de traineras ponemos a tiempo pies en pared y los encargados de velar por la continuación y prestigio de nuestro típico festejo marinerio se dedican a buscar el remedio que pueda tener la cosa a fin de aplicárselo en momento oportuno.

Como bien saben nuestros lectores, a la convocatoria ya tradicional del Ayuntamiento donostiarra no acuden este año ni los remeros locales, ni los de Fuenterrabía, San Juan, San Pedro y Loyola. Dejemos en paz a los de Guetaria, Oíquina, Aguinaga, Ondárroa, Santurce, etcétera, que hace tiempo ya no concurren a nuestras regatas. Citamos, tan sólo, a aquellas localidades guipuzcoanas que en los últimos tiempos han concurrido a las mismas más asiduamente o con mayor regularidad.

Ello es que este año no veremos regatear en la Concha ni a los "plusmarquistas" de San Juan, ni a los leones de Aita Mañuel, ni a los expertos bogadores de Elduayen ni a los entusiastas muchachos de Urdizaiain ni a los campeones de España, que lo son, hasta que otro les arrebathe el cetro, "Famao" y los suyos. Lo cual, y

sin que nuestra apreciación pretenda mermar el mérito de Pedreña, Sestao y mucho menos el de Orio—tantas veces revalidado frente a los más fuertes rivales—; lo cual—decimos—restringe considerablemente la importancia y el interés de las regatas de este año. Ello es, indudablemente, que el mal se va extendiendo y que está ya avanzadísimo.

Dejando a un lado a Fuenterrabía, cuya no comparecencia—hecho ya el gasto y avanzadísimo los entrenamientos—se decidió 15 días antes del primer día de regatas y es motivada por otra causa bien diferente... el mal de todos los demás no participantes y el que ha originado su defección es el mismo: la falta de medios económicos con qué hacer frente a los gastos, cada año más cuantiosos, que lleva consigo una adecuada preparación para esta clase de luchas, en las que los contrincantes son dignos uno de otro y la victoria o la derrota puede ser cuestión de un quinto de segundo.

La tripulación de Orio será este año, ello sola, la que defienda en la Concha, en Bilbao y en Santander el prestigio de buenos remeros de los marineros guipuzcoanos. Pero..., ¿es que los oriotarras disponen de los medios económicos que a otros les faltan? No; ni mucho menos. Y ahí está el mal precisamente: en que

Transportes Españoles e Internacionales S. A.

AGENCIA TEISA

GARAGE — TALLERES — ALMACENES

SERVICIO DIARIO EN GRANDES CAMIONES

Avenida Roma (Chafalán Casanova) 141, 143, 145 - BARCELONA



SAN SEBASTIAN

Isabel la Católica, 10, bajo

Teléfono 17420

VERGARA

Maztarrecá, 8

Teléfono 140

TOLOSA

Ensanche Lascarain

Teléfono 289

: — : EL OLIDEN es el café más concurrido por los amantes de la Bella Easo : — :

el sacrificio realizado este año por el laborioso y simpático pueblo de Orio no podrá repetirse. Y el año que viene, Dios mediante, tampoco podrá presentarse a estas regatas de septiembre...

Ni las 10.000 pesetas que le fueron otorgadas por el Ayuntamiento de San Sebastián; ni las pequeñas aportaciones que, a título de gesto de solidaridad interguipuzcoana les otorgaron algunos Ayuntamientos, como Eibar, Motrico, etc.; ni las 14.000 pesetas de los premios 1.º y 2.º, en junto, conquistadas en la regata de trainerillas de Zarauz, ni los donativos de algunos industriales y comerciantes fuertes de Guipúzcoa; ni el líquido de suscripciones y festivales efectuados con esta exclusiva finalidad en Orio y fuera de Orio... han bastado para nivelar, ni con mucho, los gastos a que la Comisión de Regatas de aquella localidad ha tenido que hacer frente, y que alcanzan a la importante cifra de 160.000 pesetas. Lo recaudado por todos conceptos no llegará, seguramente, a las 55.000 pesetas; digasenos cómo y cuándo se podrá enjugar semejante déficit... y qué ganas de nuevas aventuras les han de quedar a los numerosos señores de dicha Comisión.

El profesionalismo, con todas sus derivaciones y consecuencias, lleva camino de matar las regatas de

traineras como deporte, del mismo modo que antes mató el fútbol.

Creemos que es el momento—cuando el mal no es inevitable todavía—de abordar el asunto y de estudiar sus remedios. Las regatas de traineras, típica manifestación deportiva del País Vasco, no deben desaparecer. Intervengan en ello, con su decisiva influencia, las Corporaciones Oficiales de Guipúzcoa, eficazmente secundadas por la gran Industria, la Banca, etc, de la misma. Los modestos pueblos de nuestro litoral, donde tanta afición hay al remo, tienen derecho a que se les estimule y ayude en la práctica de su deporte favorito y a formar cuadrillas que compitan con las mejores. Si les falta esta ayuda y este estímulo, no podrán, temerosos de hacer un mal papel, medirse con tripulaciones fuertes y bien cuidadas, como la de Pedreña; se irán enfriando en su afición, persuadidos de su propia capacidad natural para el viril deporte pero también del abandono en que se encuentran, y acabarán por aborrecer la trainera y el remo, instrumentos que antaño sirvieron no sólo para ganarse el pan sino, igualmente, para conquistar gloria deportiva en pugnas memorables que ya no volverán nunca más a celebrarse...

HIJOS DE ENRIQUE PEREZ EGEA

SASTRERIA Y CAMISERIA
(a medida)

Especialidad en uniformes - Pañería - Gabardinas - Jerseys - Calcetines Corbatas - Boinas - Casa de Confianza

Alameda, núm. 8 — SAN SEBASTIAN — Teléfono 1-05-61

SUCURSALES: EIBAR.-Estación, 2 - Teléfono 55 — TOLOSA.-Conde de Ibar, 3 - Teléfono 89

Siga Vd. este consejo....

....Después de las regatas

tome su aperitivo en

GUILLERMO

Especialidad

en gambas a la plancha y chipirones fritos

Iparraguirre, 4 (Gros)

Y una charla de su patrón con nuestro compañero Lucio Ulía

He aquí a los 19 hombres de Orio, entre los que—de cartados el patrón, José María Urdangarín, y su suplente, Gregorio Macazaga—se separarán los 13 que en la reñida pugna de hoy defenderán el prestigio del remo guipuzcoano.

No todos ellos son gente marinera. El giro que, desde hace unos años y cada vez más pronunciado, va tomando este hermoso espectáculo aconseja no hacer melindre ni escuchar prejuicios sin consistencia en el instante de la selección.

Por tanto, hay hombres de tierra entre los seleccionados hasta el número de 11. Algunos—Maazaga, Sarasúa, Zumeta, Gaztañazpi, Bautista Oliden, José María Mendizábal, Loidi, Aldaluz y Múgica—son caseros, es decir campesinos; y otros ejercen diferentes oficios. Así, Fresnedo, mecánico; Ignacio Oliden carpintero; Indo y Olasagasti, chóferes; y Luis Azcue, ebanista. Solamente, Urdangarín, José María y Esteban Azcue, Manterola y Antonio Oliden son pescadores.

La edad de los muchachos oscila entre los 20 y los 36 años, que corresponden, respectivamente, a Esteban Azcue y a Ignacio Sarasúa, los cuales son, por lo tanto, el más joven y el más viejo de los remeros oriotarras.

Los demás tienen: José María Azcue, 28 años; Ramón Indo, 27; José María Zumeta, 32; Luis Gaztañazpi, 30; Segundo Manterola, 25; Joaquín Fresnedo, 23; Esteban Azcue, 22; Bautista Oliden, 26; Antonio Oliden, 25; Ignacio Oliden, 29; Miguel Olasagasti, 28; José María Mendizábal, 24; Luis Azcue, 24; José Loidi, 30; José María Aldaluz, 24 y José Múgica, 29.

El peso de los 19 fluctúa entre los 92 kilos—Ignacio Oliden—y los 71, que es el que corresponde a Gregorio Macazaga.

José María y Esteban Azcue son hermanos. Y Bautista e Ignacio Oliden, también. En cambio, Antonio Oliden no lo es de los dos anteriores.

Los 19—a excepción de Sarasúa, Gaztañazpi y Bautista e Ignacio Oliden, que están casados—son solteros.

La preparación física de todos ellos y el cuidado de los mismos en lo referente a su régimen alimenticio durante el período de entrenamiento ha corrido a cargo de don Manuel García Lago, cuya reconocida competencia en ambas actividades se ha de evidenciar, sin duda en el rendimiento que den los musculosos oriotarras en las duras luchas que les esperan.

La labor del masajista don Sebastián Silveti ha sido un eficaz complemento de la del señor García Lago.

Don Ramón Solaverrieta, técnico del remo, ha actuado de consejero de la Comisión de Regatas y del propio patrón Urdangarín en las cuestiones relativas a los entrenamientos y acoplamiento de la cuadrilla.

LO QUE NOS DICE URDANGARÍN

Cuando finalizaban los entrenamientos de la tripulación oriotarra, giramos, mediada la semana pasada, una visita a la simpática villa costera, cuna de grandes pelotaris y de magníficos remeros.

Don José Esnal, el incansable y dinámico miembro de la Comisión de Regatas y prestigio industrial de Orio, nos presentó a José María Urdangarín, que este año patroneará la trainera "San Nicolás".

Fumaba el hombre en su inseparable pipa...

—¿Contento del estado físico y de disciplina de sus muchachos?—le preguntamos después de los acostumbrados cumplidos.

No se hizo esperar la respuesta. Urdangarín habla despacio y sus palabras son sentencias:

—Sí, señor; muy contento....

—¿Cuándo empezaron ustedes los entrenamientos?

—A mediados de junio empezamos a ocuparnos ya de estas cosas.

—¿Tiene formada ya la cuadrilla?

—No, no... Hasta que estemos en la Concha no me decidiré.

—¿Con cuántas traineras se han entrenado?

—Tenemos tres. De ellas, dos nuevas, construidas en Axpe. Pero con la que seguramente correremos es la que utilizó el año pasado Sestao.

—¿Qué le parece la no concurrencia a la regata de Fuenterrabía, San Sebastián y los Pasajes?

—Una verdadera pena.

—¿Qué opina de Pedreña?

—Son muy fuertes esos; pero....

—¿Le tiene usted miedo?

—Miedo, no. Pero son muy fuertes.... Nosotros ya hemos hecho lo que hemos podido, pero ellos tienen más dinero y más ayudas.

J O S E E S N A L

Fábrica de Muebles de Estilo y Tapicería

Avda. del P. Lerchundi

O R I O (Guipúzcoa)

Teléfono 273

— ¿Que quiere usted las mejores banderillas? No deje de visitar el **OLIDEN** —

— **EL CAFE - BAR OLIDEN** es el punto de reunión de los aficionados a las regatas —

—Así... ¿quién sustituye en el puesto de patrón a Domingo Maceluna? Aquel era muy bueno....

—¡Ya lo creo!

—¿Cuántas veces ha sido ya patrón?

—Dos. En 1940 y 41. Antes fui remero bastantes veces.

—¿Qué edad tiene usted, Urdangarín?

—Cuarenta y ocho.

—¿Es usted del mismo Orio?

—Sí, sí. De Orio.

—¿Tiene algún pariente remero también?

—Mi hermano Antonio fué remero el año 23.

—¿Han hecho buenas marcas en los entrenamientos?

Ríe Urdangarín. Da una fuerte chupada a la pipa y sacándosela de la boca, amplia, abultada y sensual, nos dice:

—¿Qué cosas preguntan estos periodistas! Solos nosotros corremos muy bien....

—Pero tendrá usted esperanza de hacer un buen papel... ¿No? Hay que tener ánimo!....

—Sí sí... Animo ya tenemos, pues... Si no, "fastidio" estaríamos... Nosotros saldremos a ganar... si podemos.

—Y... ¿acabadas las regatas de San Sebastián?

—Pues... a las de Bilbao, y luego a Santander, el campeón de España...

Dicho lo cual, Urdangarín nos da la mano, una mano amplia, callosa y peluda de pescador. Se despide de nosotros para dirigirse a la fonda de Arrillaga, donde, como todos los días, les tiene convocados a comer su preparador, señor García Lago; una comida sana y nutritiva, que contenga no más que las necesarias calorías y en la que no abunde la carne, porque ésta engorda y hace toxinas, y ni lo uno ni lo otro es bueno para que un remero rinda todo el esfuerzo práctico que su naturaleza le permite.

Y durante la comida, el señor García Lago, encariñado con sus pupilos y empeñado en la labor que se le ha confiado todo su amor propio profesional, no les quitaría ojo, vigilándoles como lo haría un verdadero padre...

Lucio Ulla



Los hogadores oriotarras, cuyos nombres son: fila del centro de la composición fotográfica, de arriba a abajo: Luis Azcue, José María Urdangarín (patrón), Gregorio Macazaga (patrón suplente), Esteban Azcue y Luis Gaztañazpi.

Descendiendo desde Luis Azcue—primero de la fila central—el lector se encontrará, siguiendo por la izquierda, con: Ramón Irdo, José Loidi, José Múgica, Miguel Olasagasti y José María Mendizábal.

Y continuando hacia arriba—derecha del lector—a partir de Luis Gaztañazpi, y siempre bordeando el grabado, puede verse a: José María Zumeta, Bautista Oliden, Segundo Manterola, José María Azcue y Joaquín Fresneda.

Junto a Urdangarín y Macazaga, y entre ambos—derecha del lector—el formidable atleta, verdadero virtuoso del remo, Ignacio Sarasúa, durante varios años proel de la tripulación de Orio; y a métrica con él, Ignacio Oliden, que en las regatas de 1946 sustituirá a Sarasúa en aquel puesto.

Finalmente, José María Aldaluz (debajo de Ignacio Oliden) y Antonio Oliden (debajo de Sarasúa).

Fotos WILLY KOCH

T. BICANDI

Seguros generales

Miracruz, 2

Teléfono 13734

SAN SEBASTIAN

— ¿Que quiere usted las mejores banderillas?... No deje de visitar el OLIDEN —

Los de Pedreña

Pretenden este año llevarse la bandera y el campeonato de España

Los muchachos que capitanea José Badía le han tomado gusto a eso de ganar regatas y llevarse banderas, copas y... pesetas.

En 1943, que fué el primer año que salió de su provincia en legítimo afán de gloria y de expansión deportiva llegaron segundos en la Concha, a 15 segundos y 4/5 de Fuenterrabía, que fué quien ganó la bandera y las pesetas. Pero también repartió Badía entre sus remeros un buen pellizco; como si dijéramos, una buena aproximación del "gordo"...

Aquel mismo año se jugó, también, el primer Campeonato del Cantábrico, ganándolo Orio, que sacó a Pedreña—computadas las pruebas de Santander, San Sebastián y Bilbao—más de un minuto de ventaja.

Para empezar... no estaba mal. ¿Qué había de estarlo!

Peor estuvo, sin embargo, el comienzo de la actuación de Pedreña en su salida, al año siguiente.

En la Concha se clasificó quinto, entre seis participantes. Sólo la tripulación donostiarra llegó a la meta detrás de Pedreña.

Sin embargo, ésta se enmendó luego, arramblando con el primer Campeonato de España, corrido el 24 de septiembre en Bilbao. Orio fué segundo por tres segundos y una fracción.

En Septiembre de 1945 se llevó brillantemente la bandera del Ayuntamiento donostiarra, a 10 segundos y un quinto de Sestao y entre siete contendientes. Orio no estaba entre estos.

Pues bien: como los "pedreños" le han tomado gusto a la cosa, piensan seguir la ruta emprendida, dispuestos a que se les siga considerando invencibles.

A tal finalidad, se han preparado este año muy minuciosamente, entrenándose a conciencia en la bahía del Sardinero y fuera de ella, en pleno Cantábrico.

Quiénes les vieron aseguraban que habían adquirido una destreza extraordinaria y que bogaban de ordinario a un ritmo acelerado y uniforme, ni más ni menos que si se tratase de auténticos marinos.

Es el caso, que en la primera regata donde toman parte... ¡cataplún!... la ganan. Nos referimos a la lucha traineril registrada el 30 de Agosto en el Abra del Sardinero. Es decir, sin salir de su provincia.

Participaron en aquella regata Peñacastillo, Santander, Soto la Marina y Pedreña. Pues bien: vamos a refrescar la memoria del lector diciéndole que el recorrido era allí dos millas y que los tiempos logrados fueron los siguientes:

1.º.—Pedreña: 16 m. 8 s. 2/10.

2.º.—Peñacastillo, patroneada por Manuel Santamaría; 14,44

3.º.—Santander (patrón, Alejandro Bedía); 16'57.

4.º.—Soto la Marina (patrón, Gumersindo Lorenzo); 17'58.

Los "Pedreñeros" vienen a San Sebastián en plan de "divos", según nos dicen. Ellos son discretos y no formulan bravatas de ningún matiz. Sin embargo...

Su representante, Verduras, que estuvo en San Sebastián la semana pasada ocupándose del alojamiento de los remeros y sus acompañantes en la Casa Cámara, de Pasajes de San Juan, hizo manifestaciones que delataban una seguridad absoluta en el triunfo. He aquí una parte del diálogo de Verduras con los periodistas que le tiraron de la lengua.

—¿Habrá entrenamientos en Pasajes?

—Ninguno, hasta el día de la primera regata. Cerraremos nuestra trainera en un almacén de la villa y no la sacaremos hasta que haya que trasladarla a la bahía, para regatear.

—Y... ¿en la segunda semana?

—Eso será otra cosa. Para la bandera será preciso un ligero entrenamiento. En dos jornadas quedaremos listos para llevarnos la segunda bandera camino de Pedreña.

—Se ve que tiene usted confianza en sus remeros...

—Confianza, no. Seguridad. Ni Orio ni nadie podrá con ellos. Las marcas del año pasado las rebasan ahora lo menos en un minuto.

—Así, que este año, ¿será para Pedreña la bandera?



JOSE BEDIA
Patrón de la trainera de Pedreña

—La bandera de honor de San Sebastián, la de Bilbao y hasta el Campeonato de España; todo, sin discusión, será para nosotros este año.

Nosotros, sin ánimo de tratar de minar el optimismo de Verduras y mucho menos sin el de entablar una discusión enojosa, nos vamos a permitir recordar los tiempos oficiales que Pedreña hizo el año pasado en la Concha y los conseguidos el 30 de Agosto último en el Sardinero.

En las regatas donostiarras de 1945, y en la primera jornada de las mismas, Pedreña cubrió las 3 millas del recorrido en 20 m. 38 s. y 3/5; lo cual da un promedio de 13 millas a la hora.

En la regata de Santander invirtió en las dos millas del recorrido 16 m. 8 s. 2/10, que da un promedio de 11,800 a la hora. Luego, la velocidad desplegada en aguas santanderinas ha sido inferior a la del año pasado en aguas donostiarras.

¿Qué pudo influir en ello? ¿Acaso, el estado en que se encontraba la zona de la lucha? ¿Sería, quizá, que no se emplearan a fondo, considerando enemigos de poca monta a Peñacastillo, Santander y Soto la Marina?

En fin: ya ha llegado el día de la lucha. Veremos si Verduras tenía razón o si hablaba por su boca un optimismo exagerado...

Orio es un enemigo temible. Y a Sestao tampoco hay que perderle de vista.

VINOS CASTILLO MONTEAGUDO

Herederos del MARQUES DE SAN ADRIAN

VENTA AL POR MAYOR Y MENOR

Calle 31 de Agosto, 17

SAN SEBASTIAN

Teléfono 10434

Restaurante Real Club de Tenis

y

Real Club Náutico

Todos los días, tarde
y noche, grandes
festivales de baile
amenizados por las
notabilísimas
orquestas...

Rogelio Barba

Los Vagabundos

Kurt Dogan

LA MARCA DE CALIDAD



JOSE LUIS MINER

SAN SEBASTIAN

Ronda, núm. 3 - Tel. 10974

ANDOAIN

Escuelas, 3



"Casa de Verdadera Garantía"

FUNDADA EN 1870

DIRECTAMENTE DE CULTIVADORES ESPECIALIZADOS

CONTROL DE ANALISIS CON EL SERVICIO NACIONAL AGRONOMICO

**PROVEEDORES DE SINDICATOS
ASOCIACIONES Y CENTROS AGRICOLAS**

Direcciones para pedidos:

Apd.º Correos 143 - Tel. 10689 - Teleg. - SELECCION -

Provisiones de buques

Evaristo

Aizpuru



Mari, 11 (Accesorio)

Teléfono 1-20-40

SAN SEBASTIAN

Sucursal: PASAJES SAN PEDRO

Calle del General Mola, 49 - Teléfono 5066

José Gros y Erquicia

ALCOHOLES

Teléfono 10.663

SAN SEBASTIAN

RESTAURANTE

Eugenio Echeverría

Platos típicos del País

INIGO, 8.

TELEFONO 1-20-70

SAN SEBASTIAN

RESTAURADORA PARA HOTELES, CAFES
Y BARES - PLATERIA, CRISTAL, PORCELA-
NA Y VAJILLAS DE PLATA - REPLATEADOS
Y DECORACION - CRISTAL IRROMPIBLE

BUENECHEA

Y

HERNANDO

(Concesionarios de la Fábrica de Cubiertos de Guernica)

Narrica, 12 **SAN SEBASTIAN** Tel. 1-18-00

CARBONES
HIERROS
SUBPRODUCTOS

AGENTES COMERCIALES
SOCIEDAD METALURGICA
DURO - FÉLGUERA

Gascue y Cruz, S. L.

SAN SEBASTIAN - PASAJES

AGENTES DE LA COMPAÑIA MARITIMA FRUTERA DE CADIZ

San Sebastián - Tel 10435

Pasajes - Tel. 5149

Bar - Restaurante

"FLORES"

Vinos y licores de las

marcas más excelentes

José Lasarte

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

SAN SEBASTIAN

Una violenta ciaboga

(Narración ocasional)

Un día cualquiera del invierno pasado, me llevaron mis asuntos a cierta villa de la provincia. Tuve que hacer noche allí, por la dificultad de comunicaciones, y a las diez escasas, después de cenar, salí a vagabundear por las calles—afición que tengo muy arraigada—para retrasar un poco la hora de acostarme. Todo el día había llovido, y continuaba un “sirimiri” suave y rumoroso que acompañaba más que entorpecía mi paseo nocturno.

Las calles estaban desiertas y apenas iluminadas. El frío y la lluvia reclusa a la gente en sus casas, congregándolas junto a estufas y braseros, sin contar las que, de seguro, estarían ya entre sábanas en aquella hora que el recoleto vivir provinciano consideraría avanzada. Sólo al pasar frente a las tabernas, un confuso ruido, mezcla de voces, choque de vasos, y golpes de fichas sobre la mesa, llegaba a mí, para perderse—diluído en el mauco llover—dos pasos más adelante. Algunos portales se abrían a derecha e izquierda, oscuros como simas, y las canaleras de chorro estrepitoso adquirían en ellos extrañas resonancias.

A, doblar una esquina, me encontré, de pronto, en una calleja estrecha y empinada, en cuyo extremo una ventana, sin postigos y con la luz encendida, ofrecía botín a mi curiosidad. Llegado frente a ella, me dispuse a observar con parecida sensación a la de abrir un libro que promete interés.

La ventana correspondía a la trastienda de la farmacia, no había agua. Estantes llenos de botes con nombres de rara euforia; sobre una mesa, tubos de ensayos, provetas y hervidores niquelados; y más a la derecha, bajo una luz íntima y clara, una figura, inmóvil ante el microscopio, completaba la imagen de magia y alquimismo que el rechadro iluminado despertaba en mi imaginación.

Pasados unos minutos, el hombre levantó la cabeza y, luego de anotar unas cifras en el cercano cuaderno, se quitó las gafas y estuvo breves instantes con la mano sobre los ojos con gesto de fatiga. Después, lentamente, se volvió a poner las gafas, enfocó la luz hacia arriba y adelante, donde yo no alcanzaba a ver, y apoyando la cara en las manos, quedóse abismado en la contemplación de “algo” que transformaba sus facciones y su ser; pues todo él se proyectaba hacia “aquello” por los ojos.

La extraña escena había llegado a subyugarme de tal modo, que nada hubiera sido capaz de arrancarme de aquel lugar sin conocer la causa de tan sorprendente cambio; y así, dando dos pasos a la izquierda, tomé un nuevo punto de mira.

Colgado en la pared, y encerrado en sencillo marco de madera oscura, había un cuadro.

El asunto era totalmente marinero. Un ventanal abierto sobre la Concha descubría a Urgull, todavía amurallado, la Isla verde y jugosa y una esquina de Igneido apenas esbozada, todo bajo un cielo de tormenta. Anclados en la bahía, dos barcos veleros, con los trapos recogidos aún y las chimeneas humeantes como dispuestos a salir, recibían aprovisionamiento de unas barquichuelas. Al pie de esta ventana—la del cuadro—, formó el artista un bien compuesto dobegón de alegría marinera. Sobre un mapa, cuyas líneas rojas y azules semejaran hilos que hilvanasen nombres exóticos y sugestivos, una caracola mostraba su irisado blancor y sus bordes rizados, como si una sirena laboriosa la hubiera planchado con almidón...

Junto a ella, un catalejo, —raptor de lejanías, captador de horizontes—; y delante, la silueta, esbeltísima, de un bergantín con las velas henchidas. Compleaba la estampa un marinero de porcelana apoyado en un pilón de amarre con atuendo del pasado siglo: pantalón blanco, estrecho, chaqueta azul flotante con cuello y gran lazo, y sombrero azul, también azul, de alas rectas y escasa copa.

Esto era lo que, con el marcado sabor nostálgico de las cosas inertes, descubrió la luz.

No sé el tiempo que pasamos en aquella doble y muda contemplación. Un escalofrío me trajo a la realidad, y levanté el cuello de la gabardina, echando a andar hacia el hotel. Acababa de presenciar una íntima evasión espiritual y ardía en deseos de conocer todo lo relacionado con aquel hombre—cuyo desdoblamiento había descubierto involuntariamente. El hotelero se prestó de buen grado a la información.

Toda la familia era de allí donde el abuelo abrió la primitiva farmacia. El padre continuó con ella y, aunque sólo tuvo un hijo, éste, no se pensó que siguiera la marcha de la familia por la mucha afición que el chico traía a las cosas de mar. Terminado el bachillerato, se disponía a ingresar en la Escuela Náutica cuando la repentina muerte del padre hizo necesario cambiar los estudios para defender los intereses de la casa. Mucho le había costado al chico, según decían, pues aunque nunca se quejó—porque, eso sí, era muy buen hijo—, parece ser que aun ahora sentía en su interior no haber sido marino. No necesitaba saber más.

Ya en mi cuarto, pensaba en las inexcrutables rutas que la Providencia señala a cada mortal. Sin poderlo apartar de mi imaginación, recordaba a aquel hombre de sienes plateadas, ancho y fuerte, que inclinado sobre el microscopio seguía noblemente la senda que le fué impuesta contra su voluntad; y veía a ese mismo hombre, un segundo después, cumplida la obligación que su recta conciencia le exige, entregarse a su ideal soñado al que se resiste a renunciar y constituía su secreta obsesión.

El, que soñaría con los dilatados horizontes de largas singladuras, y altos mediodías radiantes en explosión de luz o atardeceres con juegos de color inagotables, está ahí, varado, en el recinto de su laboratorio saturado de olores fuertes, entre la fauna diminuta y terrible de bacilos y cocos, cuando pensó entreteener sus ojos acodado en la borda, con las piruetas—fulgentes al sol—de lustrosos delfines...

Sus soledades serán un volcán de nostalgias de otros mundos inquietantes y misteriosos, llenos de nombres y rostros exóticos, de costumbres bárbaras, de playas abiertas como conchas de oro, con mujeres de largos cabellos y belleza dorada. Islas madreporicas de difícil abordaje, nido de aves de vistosas plumas; puertos orientales con escondidos paraísos artificiales; ofrecidos entre zafemas y miradas oblicuas; y el amor bajo distintos cielos y en distintos idiomas, pero idéntico epílogo del pañuelo blanco—aloma prisionera—diciendo adiós...

Al cerrar la luz, dediqué un último pensamiento a la fuerte y expresiva silueta, considerando la inconsistente crueldad del destino con los pobres seres humanos a los que obliga a dar en un momento crucial de sus vidas una violenta ciaboga....

ORDESA

:—:—: ¿Las mejores banderillas? Indudablemente en el CAFE-BAR OLIDEN :—:—:

**Tandas, traineras, patrones y colores
de la regata del domingo, 8 de Septiembre**

Todo lo cual —de lo que CLABOLA se contrista— no quiere restar nada al mayor esplendor de la fiesta —no disminuye una sílaba el esplendor que publicamos en esta página, referente a la crisis que aqueja nuestra vida marplatense, a la que enfrentamos con precisión e independencia, para ayudar y estimular. No nos conformamos con verla pasar en vida lánguida que ahora lleva: aspiramos a poderla contemplar esplendorosa y pujante como en sus mejores tiempos.

Aunque nosotros, San Sebastián no alivian a esta zona. Por ello, sabemos que se nos agradecerán estas visitas del XCV. Un notable aprendizaje continúa en Brod-Anden, escuchando "rayos y "plata", con "Cu- salta", que un en estado se habiese disuelto. Nuestra zona los representa en Santiago de Chile, en un homenaje a Jorge Noguera en un función de despedida. Con este arte arriero, todo por merceda tierras, harán los del XCV una película. Los muchachos están ahora en Lima, donde alguna recibiendo de todas partes propósitos, ratos que de minutos, no pueden aceptar. En esta hora de repulsa, de clásico salto domador, estamos seguros de que definitivamente nuestro trabajo al "bellido" y de que al conjunto de la asociación, acurrida, como ellos, tiene también roles...



Por Rafael de Aguiar

Las balizas serán sorteadas media hora antes del comienzo de la regata. La primera regata dará comienzo a las 20. *

Para la regata de honor, cada tripulante correrá con su propia trainera. Habrá una regata de consolación para las traineras que hicieran malos tiempos.

[illegible]

Las regatas son una cosa muy seria...

Pero también pueden ser contempladas a través del prisma humorístico

Las regatas son una cosa muy seria. Para mí son el deporte más bello, más viril y más sano; sobre todo, para los que después de haberlas presenciado y ganar apuestas y quinielas, van al primer restaurante del trayecto y hacen una buena refacción. Pero todas las cosas serias se pueden tomar a broma por quien, como yo, tiene la propensión de ver el lado cómico de todas las cosas. Permitidme, pues, queridos y admirados "arrantzales", que deje en este punto la seriedad para otros y me dedique a hacer facecias intrascendentes, para ver si puedo consolar y hacer sonreír a los que pierden y no pueden ir al restaurante más próximo. Por lo menos, que puedan decir, como el andaluz del cuento: "En mi casa no comemos, pero nos reímos mucho."

Lo tradicional es que en todo reportaje, al referirse a alguna cosa, empiece haciéndose historia y también por referirse a la etimología de la palabra que la cosa designa. Empezaré pues, diciendo que las regatas no son femenino de regatos. Estos son charcos, y en los charcos no se pueden mover las traineras. La palabra regatas es de origen italiano. Nació en Venecia, bajo la luz de la luna y como consecuencia de los esponsales del dux de aquella República con el Adriático. Es lógico que esto sucediera así, porque no iba a nacer del conubio de un dux con el mar unas carreras de caballos. Esto es un poco de lo que nos dicen la historia y la etimología; es decir, la cultura que hemos ido acumulando en el Egea. Pero, aparte de lo que diga lo que pudiéramos llamar la cultura culta, la otra cultura que, a lo mejor es la que nos da la verdad, nos informa de que las regatas tienen un origen más remoto que el de las bodas del dux de Venecia, un poco menos poético y un sentido más materialista. Las regatas empezaron cuando el hombre se dio cuenta de que llegando a puerto, después de la pesca, antes que nadie, se vendía mejor la sardina o la locarta.

Y dicho esto, tenemos que volver, otra vez, a la etimología. Del hecho de esta clase de regatas o sea de las establecidas para ganar más en la arroba, nació la palabra regateo, o sea ese pugilato entre la vendedora y la compradora para fijar el precio de la docena de sardinas.

Aunque muchos crean que las regatas a remo sirven sólo para educar el músculo, nosotros tenemos que decir que lo tales se equivocan. Las regatas tienen un prestigio intelectual y pedagógico. Son las asignaturas que se estudian en las Universidades Inglesas de Cambridge y Oxford, de donde salen los hombres que luego han de conducir la famosa nave del Estado por el procelo o

mar de la política. No es extraño que algunas veces esos personajes metan el remo...

Las regatas pueden ser marítimas, fluviales y hasta estancuerras. Supongo que se llamarán así las que se celebran en el estanque del Retiro de Madrid. Entre las regatas fluviales hubo unas que se hicieron famosas porque dieron lugar a esta frase genial de un alcalde del siglo pasado, el cual dijo: "Aprovechando la feliz coincidencia del paso del Pisuerga por Valladolid, vamos a celebrar unas regatas."

Además de las regatas a remos existen las regatas a vela que, a pesar de su nombre, no son muy lucidas porque, como se efectúan entre buques semejantes, nunca sabe uno si el que va delante es el que va detrás porque ya ha dado la vuelta, o el que va detrás es el que va delante. Como en esta clase de regatas no se admiten apuestas, no se expone uno, como en las de traineras, a quedarse a dos velas... La primera regata de yates la organizaron los holandeses. Luego, o inventado por éstos fué imitado por otros pueblos y otros países. La más famosa de las regatas de yates es la de la "American Cup", que fué fundada por la reina de Inglaterra doña Victoria, con el nombre de "Copa de la reina". De su nombre se deduce que al vencedor se le dé una copa; bien poca cosa, por cierto, porque el que más y el que menos de los que presencian una regata ese día no se contentan con una copa sola...

Siempre he pensado que la humanidad es injusta. Yo creo que en una regata de yates, y en homenaje a los holandeses, que las inventaron, debía darse como premio un queso de bola y no una copa. Sin duda no se hace así porque, si se aceptara mi sugerencia habría muchas complicaciones. Por ejemplo en la regata de la "American Cup", de 1901, el premio hubiera consistido en una libra de té. Voy a explicarme. En la indicada fecha se corrió la regata para dirimir la rivalidad entre ingleses y norteamericanos con los yates "Columbia", del capitán yanqui Carlos Barr y "Shan-rok II", de don Tomás Liptón. ¿No se acuerdan ustedes del famoso té Liptón? No es reclamo, porque ya no se vende por aquí en ninguna parte, aunque ustedes supongan que si por creer que les estoy dando el té. Pues bien: no sigo más con las regatas para que no me regateen ustedes sus simpatías y echo el regatón del bichero al calabrote de los puntos suspensivos y abandono la tosta para no seguir dándoles el tostón...

Aldak



Los chicos de «Pamao» exteriorizan su júbilo que, como reguero de pólvora, se extiende por la parte vieja. Y permiten que Mario les hiciera, después de su triunfo en 1945, esta foto que tiene un tono «koshkero» del más clásico sabor.

ACADEMIA
MERCANTIL

Remigio Peña



Garibay, 6, 1.º

Teléfono 13.349

SAN SEBASTIAN

¡A comer! ¡A comer! ¡A comer!

después de las regatas en el .

**Bodegón
Aitzgorri**

y quedará plenamente satisfecho

Y después de comer... saboree el
exquisito café que le servirán en el
BAR, donde además pueden servirle
los licores más acreditados

¡No deje de visitarlo!

Usandizaga, 22

SAN SEBASTIAN

Calzados

TELLO

Produce modelos especiales para
lluvias a precios reducidos.

Hormas especiales para los pies
más anchos.

Calle Urbieto, 8 y 34

SAN SEBASTIAN

Adquiera los Calzados Tello

Santiago Andrés

Talleres Mecánicos

Calderería — Ajustaje
Soldadura autógena y eléctrica

Calle Mari, 1

Teléfono 1-16-01

SAN SEBASTIAN

Taller de VULCANIZACION

V. Morán

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
Teléfono 1-32-83

SAN SEBASTIAN

NUEVA UNION VIDRIERA

JOSE ECHEVESTE Y COMPAÑIA

Almacén de vidrios planos impresos, estriados, baldosas, prismáticos, pavés, etc. Tuberías de hierro forjado para agua, gas y vapor. Grifería. Hierro fundido. Pizarra para cubiertas. Artículos para saneamiento. Chapas de hierro, zinc y plomo, y todo lo concerniente a los hojalateros y vidrieros

LA CASA MAS IMPORTANTE EN LOS ARTICULOS QUE SE DETALLAN

OFICINAS Y ALMACENES:

Teléfs: Oficinas 10345 - Almacenes 12233 - Apartado 114

Hermanos Iturrino, 7 y Vergara, 17 y 19

SAN SEBASTIAN

Para comer bien...

Casa Domingo

y para vino bueno...

Casa Domingo

31 de Agosto, 25

Teléfono 1-66-25

San Sebastián

EL AVION

FABRICA DE GABARDINAS

PARA LA VENTA AL PUBLICO

San Jerónimo, 15

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-10-91

Sidras Embotelladas

Vinos

Casa Ayestarán

Cosechero Exportador

Casa Fundada en 1890

Narrica, 1 - Teléfono 1-12-77

SAN SEBASTIAN

Las regatas de antaño y las de hoy

Al hablar de la vida en el mar tiene que ser uno de los temas obligados el culto al remo que siempre ha existido en el litoral cantábrico.

Se ha escrito mucho acerca de las regatas que anualmente se han venido celebrando en diferentes puertos desde tiempo inmemorial y mucho se ha venido comentando acerca de los triunfos alcanzados por los bravos remeros de uno y otro puerto.

LAS REGATAS DE ANTAÑO

No tenían las regatas de antaño los inconvenientes de preparación que tienen en la actualidad. ¿Qué pudo suponer entonces que gentes de "tierra" pudieran competir con las de mar? Nadie hubiese podido sospechar años atrás que los que no fueran pescadores se decidieran a presentar batalla en recorridos de dos y tres millas.

¿Quién hubiese dicho a Luis Carril o al patrón de la trainera de Ondárroa, derrotada por el donostiarra, a la lista de pasajes de San Juan, Pasajes de San Pedro, Guetaria, Fuenterrabía, Orreaga, etcétera, qué llegaría el momento en que tendrían que vérselas en traineras con elementos que no fueran profundos conocedores de los secretos del mar? ¿Hubieran concebido que en una trainera regateara ningún elemento que se mareara en un vaporcito cualquiera? Seguramente se hubieran reído de los que tal afirmación les hicieran.

Y sin embargo, desde que ellos regateaban en la diario cuando se lanzaban a la pesca de la sardina o de la anchoa, hasta la época actual, han pasado muchas cosas.

¿Qué diferencia de aquellas regatas a éstas!

Desde cuándo hubiesen admitido aquellos pescadores que se fuera a una prueba con una embarcación preparada convenientemente para la regata? Bien claramente daban aquellos anuncios de las competiciones de antaño: "Regatas de traineras de pesca". ¿Sería capaz ningún pescador de salir a la pesca de sardinas o de anchoas con las actuales traineras de regatas? De ninguna manera. Según estamos que no se atrevería ninguno a exponer la vida en embarcaciones semejantes.

Aquellas traineras con "panderos"...

Frecuente era oír—y quienes hayan vivido aquellos tiempos lo recordarán—cuando una embarcación resultaba más ligera que otra aquello de que "habían colocado en la proa una cuchilla". Estas y otras suposiciones hacían aquellas sencillas gentes para justificar la velocidad adquirida durante la regata por la trainera vencedora.

¿Y los remos? ¿Había diferencia entre los actuales y aquellos? Enorme, increíble. Mucho más pesados los antiguos y con menor pala. Si así no la tenían...

Por otras circunstancias y por la de la aparición de los vaporitos para las tareas de la pesca, han podido en la actualidad las gentes de "tierra" codearse en las regatas con las de mar. Si casi no hay tripulación que no lleve varios elementos de "tierra", gentes que reman bien, que tienen fuerza y destreza, capaz de desbordar a los marinos.

No hace muchos años participaban en las regatas de la Concha tripulaciones de caseros de Aguinaga y de Fuenterrabía. Los primeros no pudieron nunca vencer a los pescadores orritarras, pero cuando éstos se decidieron a presentar una selección lucida, se vieron precisados a escoger algunos elementos de "tierra", que se acoplaron admirablemente a los otros. Y así hoy siguen lo mismo. ¿Creéis que en la famosa cuadrilla amarilla no hay remeros de estos que aludimos? En Fuenterrabía se dio el caso de que los de "tierra" vencieran a los de mar. Y es que allí, por el paso del Bidasoa para determinados trabajos que realizan los terrestres, hace falta remar mucho y bien, y, por eso, la costumbre y la afición hacen que haya destreza y una sólida fuerza, de ahí que

se formen cuadrillas de potencia peligrosa para los que se lanzan a la nucha regateril.

En San Sebastián, fué el Amaia el que comenzó aprovechando la gente de "tierra". En un principio no dió el resultado que esperaban muchos, pero más tarde... Los éxitos alcanzados dicen más que lo que podemos decir nosotros.

Después fué el Loyolatarra el que siguió la marcha iniciada por los amaicatarras, aunque no debemos olvidar a aquella famosa tripulación del Antiguo que hace muchos años se presentó en la Concha. Quizás fueran aquellos los iniciadores de la participación de las gentes de "tierra" en las regatas de la Concha, pero su paso fué tan efímero que seguramente de aquellos bravos se acuerda muy poca gente.

Todo esto es lo que afecta a las traineras, porque en bateles se han dado muchos casos de tripulaciones de "tierra" que han alcanzado magníficos y merecidos triunfos.

EN AQUELLOS LANCHONES...

Lo que nunca se pudo lograr ni se logrará es que las tripulaciones de "tierra" participen en aquellas clásicas regatas de lanchones, verdaderas galeras pesadas, que hace muchos años regataban en la Concha; claro es que en recorridos cortos, porque aquel esfuerzo inconcebible que realizaban era imposible sostener más que por tripulaciones que salían muy de madrugada para la pesca de la merluza, la clásica merluza de anzue o que tanta fama llegó a adquirir. Claro es que hasta las calas de merluza no iban tirando de remo, sino que aprovechaban la vela en cuanto salían del puerto, pero cuando había calma chi-ha...

Y conste que la vela también la empleaban las traineras, aun cuando con menos frecuencia y con más peligro. Nadie olvidará aquella tragedia que aún vive en el corazón de los donostiarras, y así que han pasado más de cincuenta años...

En los lanchones casi siempre regataban las tripulaciones donostiarras, y no porque sucediera con ellas lo mismo que con las de traineras, sino porque en los puertos del litoral eran raras las que venían hacia aquí. Aquellos premios que se otorgaban por entonces...

CUANDO LOS DONOSTIARRAS REGATEABAN SOLOS...

Es indudable que la potencialidad remera de San Sebastián ha decaído por causas de todos conocidas. Hubo tiempos en que todos los primeros premios quedaban en manos de los donostiarras. Lo mismo daba que las tripulaciones fueran formadas por "jóvenes" o por "viejos". Así se les denominaba entonces. Lo cierto es que los premios se los llevaban unos y otros, hasta el extremo de que las tripulaciones del litoral decidieron no regatear en San Sebastián. El interés decreció, hasta que un Ayuntamiento solucionó la cuestión en forma sencilla. Una regata para los donostiarras y otra para "los de fuera". Luego, en la de honor, a disputarse la bandera los primeros de las dos tandas. Y así se fué tirando hasta que los donostiarras quedaron en patente inferioridad. Vino la supresión de las regatas durante algunos años, pero, en una sesión municipal, surgió la voz fuerte de Antonio Elósegui, concejal del barrio de Gros, pro entusiasta de todo lo que fuera "co a donostiarra", e hizo que se adoptara un acuerdo concreto, haciendo resurgir un festejo que jamás debió suspenderse y no pu de desaparecer de los programas de San Sebastián. Y en aquella ocasión cómo empujó a Antonio Elósegui otro donostiarra que no puede olvidarse, que se llamaba Ramón Zapiáin, que desempeñó hasta su muerte el cargo de jefe de la Sección de Fomento del Municipio donostiarra...

TOLETE

El Café - Bar OLIDEN

Oliden sigue siendo uno de los establecimientos predilectos de nativos y forasteros. La calidad de los géneros que sirve y el esmero y simpatía en el servicio son proverbiales años ha y tal es el secreto de su éxito, en colaboración con la magnífica situación del establecimiento.

Todo ello, como decimos, es bien sabido y no es cosa de repetirlo.

Sin embargo..., Oliden ya no es el café-bar preferido de los donostiarras "jatorras" y de los elementos deportistas, singularmente pelotaris y boxeadores. Ahora es, también, el punto de cita y de tertulia inevitable de toreros y gente de teatro, autores y actores.

Así, por su terraza hemos visto desfilar este verano a Valeriano León, Aurora Redondo, Leandro Navarro, Manolete, Arruza, Parrita, Davó y Alfayate, Suárez de

Deza, Ruiz Iriarte, Calvo, la Heredia, Merche Vázquez, Somoza... y otros cuya lista sería inacabable.

Nuestra felicitación a Ignacio Oliden por haber sabido conquistar clientela de tanto viso. Y conste que no nos extraña, porque toreros, autores y cómicos suelen ser gente de buen gusto en esto de los bares y cafés, y no es fácil darles gusto por Tebre. Oliden, si acaso, dará pollo por conejo... y siempre se sale ganando...

Acerca de traineras

MIRANDO AL MAR, DESDE ULIA

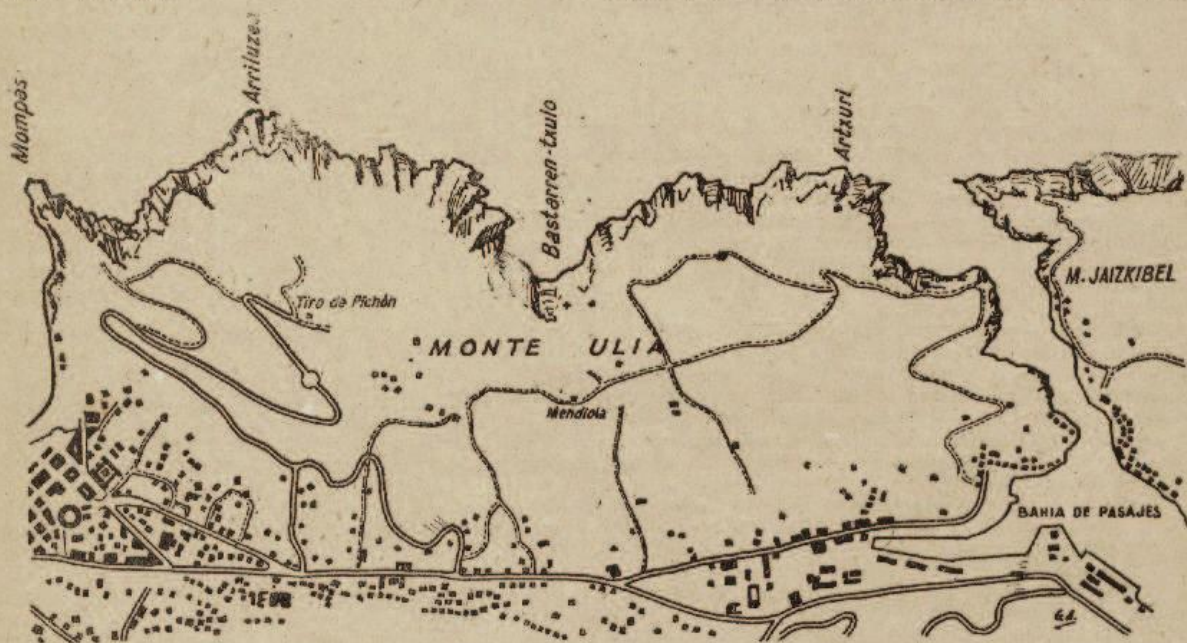
Ante las formidables justas náuticas de las regatas trainerile, nacidas y mantenidas tradicionalmente en nuestra ciudad con el merecido título de "Campeonato del Cantábrico", expandido a otros puertos hasta alcanzar el sobreañeado grado actual, culminante en el campeonato de España, la imaginación se sitúa en aspecto retrospectivo hasta alcanzar la desmembrada pugna Ondarra-Donostia, celebrada hace más de medio siglo, en un dilatado recorrido de diez millas. Entonces—cuantos nuestros antepasados—con embarcaciones muy diferentes a las actuales, ya que estas estilizadas, semejan nuevos esquifes.

De ello que las bravas peleas marineras, perdiendo virtualidad, estén cediendo a modernos influjos para relegar todo lo sabido a contiendas remeras, en donde el mar, el principal elemento, apenas si cuenta por determinadas exigencias o conveniencias. Esto no debiera ser así. Las regatas de traineras, fiesta y pugna náutica por excelencia, requiere imprescindiblemente el hecho básico: por traineras y en el mar.

El deportista aficionado tendría en Uliá y en el monte Urgull, también, caminos de buen acceso ofreciendo las vertientes costeras amplísimos y estratégicos miradores.

Desde Uliá—cuya perspectiva ofrecemos—, así como desde otros montes de la costa, la visión marinera se hace grandiosa. A modo de colosal anfiteatro, desde las cotas de Mendiola-gaiñ hasta los contrafuertes sobre Mompás, pasando por los altos, encima de los conocidos puntos de Plantxeta, Saboizulo, Jatzilekogaizto, Bastarren-txulo (o Illarguita), Arrilucea—"Roca Long", como le denominara el artista pintor Echeverribar—, Aldaitz y Arkiri, amén de los terrenos del viejo Tiro de Pichón, peñas del Rey, del Aguila y del Ballenero, la naturaleza ofrece a la multitud entusiasta lugares placidos desde donde seguir, poco menos que al detalle, toda la regata. Otro tanto cabe decirse del promontorio orgullesco.

La fiesta regateril, marinera por excelencia, donde no sólo cuenta la finura de las embarcaciones, sino también el poder y



Si hacemos honor a miles de entusiastas aficionados al mar y a la montaña, entervorizados con el remo y que piden la máxima visualidad de las luchas traineriles, en su más amplio espectáculo, quizá fuera ahora el momento de solicitar—aparte de las inigualables regatas de la Concha—, la organización de otras a lo largo de las costas. Por ejemplo...

Si ello fuera posible, aquí tenemos quizá el mejor mirador: desde el monte Uliá. Desde Artxuri, en la bocana pa'aitarra, hasta la isla de Santa Clara, en distancia que—si no estamos equivocados—alcanza más de cinco kilómetros: concretamente, 5.260 metros, desde el faro de Peña Plata hasta el de la isla donostiarra. En ese aspecto conviene no olvidar que ello supone cerca de la, tres millas exigidas por nuestra corporación municipal en sus grandes organizaciones. Y esto de las distancias no sería difícil solucionar.

el arte gimnástico de los remeros, unido a las habilidades del patrón—cerebro majestuoso: intelecto y sabiduría en las impresionables maniobras náuticas sobre el mar, más o menos tranquilo o no, en éste su principal elemento, las regatas a a zarían—como ya lo tienen bien cimentado en el conocido recorrido donostiarra—, a comenzar de mo, un donaire brillantísimo.

¡Regatas de traineras, en el mar! Que lo demás, pintese como se quiera, reduce la gesta náutica a fiestas r míticas, si d stuyo interesantes, insuficientes para aguilatar el valer marinero en su más amplio concepto.

Y esto último es, sin duda, lo más importante de la regatas.

Ondarraite

Cocina selecta. - Platos típicos del país. - Variedad de banderillas. Espléndidos salones para bodas y banquetes

Bar-Restaurante
MARICHU

(Frente a la Estación del Norte)
Teléfono 54-95
Pasajes Ancho

"Yo era el que llevaba el timón"

Soy español, y para darle mil vueltas al mundo me bastan una copa de vino y un jarro (de "La patria chica.")

¿Una copla? Mejor, una sentencia. Que es cuestionable que un vaso de buen vino, inflama el pecho del español de cordialidad hospitalaria, desata su lengua y presta a las de su fantasía omnimodo poder.

Así, en cualquier latitud, dentro del mapa ibérico, es la hora del crepúsculo, hora litúrgica para el alegre rito a la deidad pagana, y por lo tanto hora de confidencias, en la que el desconocido se hace prójimo de su vecino al echarle el brazo sobre sus hombros para, dando a su voz inflexiones inéditas, iniciar un relato que nunca se hace viejo.

Más de un atardecer, y más de muchos, me ha tocado libar la cotidiana oírenda vespertina, muy lejos de este mar, teatro de hazañas legendarias, de pugnas sobrehumanas, de anécdotas políticas, de aventuras frívolas. De este mar que es un cosmos encerrado en los estrechos bien perfilados límites de una preciosa concha. Y siempre que a mí llegaba el turno, era el mar, este mar que ahora contemplo tan lindo y coquetón, con sus tímidas olas, sus gozosos bañistas y las recortadas velas de los balandros que sobre el fluctúan, mi tema inagotable.

De este modo, una tarde apacible hubo de llegarle la vez, a un suceso que tal vez me haya hecho pasar las más angustiosas horas como espectador del mar. Serán muchos, sin duda, los que recordarán aquel suceso inolvidable. Refería un temporal dentro de la bahía, que acabó en pocos minutos con la vida de un barco velero e hizo pasar unas horas de agonía a los pocos hombres que componían en aquellos momentos la exigua tripulación de un "mamelona" que tras una brava lucha embarrancó en "El Pico del Loro".

Creo que mi palabra resultaba un pobre medio para reflejar el intenso dramatismo de aquella insospechada lucha, por opude advertir en los ojos y en la expresión de los que me escuchaban, casi todos hombres de tierra adentro, que mi emoción se les había contagiado. No era el mío un relato, como los que hantes se habían oído, de amores contrariados, de rivalidades entre cuadrillas mozas, de andanzas montaraces y furtivas, de audaces gestas de contrabando, en las que el auditorio, haciendo un poco de coro de tragedia, interrumpía a veces al rapsoda con comentarios, chistes y agudezas. Era el mío, un relato seco, sin anécdotas que le dieran color, ni digresiones que lo desviaran, sin personajes episódicos. No era en fin, una misera pugna de esta tierra en la que juegan hombres contra hombres, movidos por celos, por rencores y codicias. Una lucha más limpia, del hombre solo con su afán de vivir, contra la naturaleza en un magnífico alarde de su pujante soberbia. Por eso era el silencio, el único comentario de aquel coro que no desentonara. Mis últimas palabras cayeron en un silencio cálido, preñado de emoción que duró unos segundos sin que nadie osara empañarlo.

Fué preciso, primero, que alguien, maquinalmente, llevara el vaso a sus labios para hacer la última libación del rojo contenido. Luego, tímidamente, preguntó a un contertulio: ¿Y tú, no cuentas nada? Sonó como un reproche al único cofrade que permanecía inédito velada tras velada. Como un reproche al hombre insignificante que no tiene nada que contar entre hombres. El, auténtica estampa de hombre vasco, de recia contextura y cara en la que se hermanaban noblemente la seriedad y el humor, se limitó a encogerse de hombros y atascar de nuevo su pipa.

Surgió un nuevo paréntesis que al cabo interrumpió el contertulio hermético. "Este es un exagerado. No fué para tanto. Yo era el que llevaba el timón." Y volvió a reinar el silencio, reiterado homenaje al héroe silencioso y modesto.

Antonio de Mundaca

EL MEJOR SILLON-CAMA. Lo-Lo
PATENTADO



3 MUEBLES en 1
SILLON-TUMBONA-CAMA

VEANLO EN
Salón de Arte y Decoración

Urbietta, 29

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-69-78

Construcciones Mecánicas

Casa fundada en el año 1900
Propietario: Francisco LASA

Talleres Lasa

Construcción y Reparación de toda clase de Maquinaria. Especialidad en Hornos y Maquinaria de Panaderías. Lagares y Trituradoras para la elaboración de Sidras. Maquinaria moderna para el tallado de Engranajes.

Teléfonos: Talleres, 10253; Domicilio 17588-San Francisco, 56 SAN SEBASTIAN

Poemas del mar y de la costa

Por L. ARAQUISTAIN

EXALTACION

Yo he gustado las caricias de tus noches, Donostia,
y he temblado con dulzura voluptuosa al contemplar
ese beso cadencioso de meliilua armonía
que me roban las estrellas que se bañan en tu mar.

Me he embriagado en la molición de tus auras, nemerosas
arrullado por la brisa del rosado atardecer,
y a la sombra de tus pinos me han besado las gloriosas,
que custodian tu Castillo, sombra, vagas del ayer.

Empapado por el vaho somnoliento de la bruma,
cuando el sol rasga tu seno con sus remos de marfil,
he sentido arder el pecho salpicado por la espuma,
irisada la pupila con las gotas de tu afil.

Yo he gustado del horrisono bramar de la galerna:
los abismos hambrientos sus gargantas descubrir,
desguazarse mi barquilla y de la noche sempiterna
ya en las fauces, del Cantábrico el fatídico rugir.

Mayestática, sublime, una nube se levanta...
sube al cielo y trágica en violentísimo tropel
se despeña en los abismos... rómpanse al agua... se espanta
el marino, y juguete de sus iras va el bajel.

Eres bella cual ninguna en la bonanza, Donostia;
tremebundas con tus iras cuando ronca el huracán:
"¿Cuándo Dios vino a este mundo d'acordió a tierra judía...
si hubiera otra vez de hacerlo... viniera a San Sebastián!"

¡SAN SEBASTIAN!

¡Poesía del mar!

¡San Sebastián, la Bella!

¡Poesía! ¡Del mar Sacerdotisa...

tu murmullo sonoro, tu fragancia
me embriagan suavemente en la caricia
de una mujer dormida

con el regazo maternal rasgado
por mastiles y quillas!

¡Poesía del mar!

¡Sudario de tritones en la espuma,

y un salterio gigante en tus tres cumbres;

¡Igualdo, Urgull y Ulla!

¡Poesía del mar!

¡Suspiros de cautiva...

¡Mar redentor, mar santo;

leyenda en tus arecas; y en tus brisas

lágrimas verdes de este Barrio Viejo

recostado en tu seno! ¡DONOSTIA!



¡SAN SEBASTIAN, CAMPEON!

He aquí, una vez más, a los bravos remeros donostiarras que, al mando de «Fama» conquistaron para el «choko» el campeonato nacional de traineras.

(Foto, Fotocur)

Bar - Restaurante URBIETA

Viuda de J. Mendiola

Especialidad en comidas - Servicio por cubierto a la carta - Precios económicos.

Vinos de Rioja - Café - Licores - Aperitivos de las mejores marcas.

Urbietta, 12 (Frente al M. de San Martín) Teléfono 12578

SAN SEBASTIAN



Con este doble lema
ha nacido la Sociedad
"Choko-Zarra"



Cuatro de los principales elementos de la directiva de "Choko-Zarra": los señores Carreras, Martín y Urquiosa, vicepresidente, presidente y tesorero, de izquierda a derecha). En la parte inferior, el secretario señor Yagüe.

Desde hace un mes—el próximo miércoles se cumple, precisamente—en que fué inaugurada de manera oficial, cuenta San Sebastián con una nueva Sociedad, aquí donde hay tantas. Pero las hay de muy diverso carácter: deportivas, culturales, recreativas, populares, artísticas, gastronómicas, etc., y "Choko-Zarra", que así se denomina la entidad recién nacida, no encaja exactamente en ninguno de los grupos en que se pueden clasificar las ya existentes. "Choko-Zarra" es mixta de recreativa, artística y cultural.

Nace, en efecto, "Choko-Zarra" preñada de las más loables intenciones e inquietudes. Quiere contribuir a embellecer la vida de sus asociados mediante bailes, veladas, reuniones íntimas, etc.; pero desea, asimismo, y vehementemente, estimular, fomentar, encauzar y, por último, dar oportunidad de que sean conocidas, la vocación y las posibilidades artísticas de todo aquel joven, de un sexo o de otro que sienta en su alma la comezón del arte, sea cualquiera la forma en que éste sea interpretado.

La nueva Sociedad fué inaugurada con toda pompa. Bien puede decirse que al nacer metió mucho ruido, presagio éste, sin duda, del que piensa meter andando

el tiempo... Hubo, con tal motivo, música popular y callejera, baile y velada de variedades en el domicilio social, un banquete, discursos, fotografías, etc., etc. El gran entusiasmo de propios, afines y hasta ajenos avaló la legítima procedencia y los locos propósitos que animan a la Sociedad.

Esta—cuyos locales son amplios, bien ventilados y bien acondicionados—se encuentra instalada en los bajos del Bodegón Díaz, en la calle de Secundino Esnaola, y se halla gobernada por la siguiente directiva:

Presidente, D. Julián Martín Alonso; vicepresidente, don Agustín Carreras; secretario, don Pablo Yagüe; tesorero, don José Urquiosa, y vocales, don José Abad y don Santiago Fernández.

"Choko-Zarra" está formando, bajo la dirección del notable escritor y poeta y recitador don Ignacio Angel Ortiz Rodríguez, un Cuadro Artístico que ha de ser muy meritorio y completo, ya que dispondrá de una sección exclusivamente cómico-dramática y de otra de variedades.

Felicitemos cordialmente a "Choko-Zarra" por su nacimiento y la deseamos una existencia duradera y enajada de éxitos.

¡Relojes desde 125 pts.!

ANCORAS, garantizados

RELOJERIA

Correas cristal, calidades selectas



CRONOS

Iturrino, 18 y Larramendi, 27 - SAN SEBASTIAN

GRAN BAR «LA ESPIGA»

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

San Marcial, 48

Teléfono 15339

JESUS CASTRO

SAN SEBASTIAN

El barquero fantasma

Estoy seguro que ninguno de ustedes ha oído hablar de "Chimista". "Chimista" era un hombre delgado, alto, que tenía una pipa y un bote. Vivía solo, en una choza miserable al otro lado de la bahía, sin otra compañía que la de su cachimba, en la cual quemaba un tabaco infame que le daban los marinos de los quechemarines que entraban en Pasajes. Los domingos y días festivos constituían para "Chimista" los mejores días de la semana. Por la noche, a solas en su chavola, recontaba el dinero recaudado y sonreía lleno de felicidad. Luego lo encerraba en una caja de latón, y con mucho cuidado lo depositaba en un hoyo abierto en el suelo, bajo la cabecera de la yacija que le servía de lecho, embriéndolo con la misma tierra. Era el suyo trabajo penoso: todo el santo día transportando pasajeros de una orilla a otra de la bahía; pero él ya estaba acostumbrado. De vez en cuando, entre semana, solía hacer buenos negocios: ocurría cuando alguna pareja de enamorados ricos le alquilaba el bote. Esto sucedía con frecuencia. Los tórtolos se colocaban en la popa, muy juntos, muy tiernos; "Chimista" empuñaba los remos, tiraba tres o cuatro chupetones a la pipa, y el bote se deslizaba sobre las aguas, lentamente, con un amodorrante balanceo de cuna...

Al saltar los novios a tierra, "Chimista" levantaba la punta de la boina, a guisa de saludo; el galán ponía entonces en su mano callosa, rumbosamente, una moneda de plata, a veces de oro. Oleada inmensa de placer anegaba el corazón del botero.

El negocio le fué bien durante muchos años. Tanto es así, que en el pueblo no faltó quien comenzase a considerarle rico, pese a su sordidez.

El único pariente de "Chimista" que vivía en el pueblo se llamaba Anchón, casado en Pasajes de San Juan con una pescadora. Como su tío, se dedicaba al negocio del batel, mas no con tanto éxito. Al bote de Anchón acudían muy pocas parejas. Apenas subsistían lo necesario para vivir; gracias al trabajo de la mujer podían ir tirando el matrimonio y los siete chavales que Dios les había dado en pocos años más de sociedad conyugal.

Anchón hubiera sido un excelente sujeto si no le hubiese dado por el aguardiente; un padre de familia modelo si los vapores de la bebida no le incitaban, apenas pisaba el umbral de su casa, a descifrarse la retorta y emprenderla a cintarazos con la pescadora, la cual le solía esperar con las uñas engarfiadas y un vociferio en que las palabras más finas eran las de:

—¡Borrachón!... ¡Indecente!

Por lo demás el matrimonio se llevaba bien, como lo atestiguaban los siete rapaces puercos y harapientos que se arrastraban como sapos por la habitación.

Cuando menos se esperaba, Anchón dejó de emborracharse. Es decir, acudía a la taberna; pero apenas si había media docena de vasos. La pescadora estaba extrañada. Varios días después le observó pensativo, ensimismado, como quien cavila en un negocio importante. Nada le dijo. Hubiera sido inútil. Anchón era hombre poco locuaz, aun hallándose en estado de embriaguez. Así transcurrieron dos o tres semanas, hasta que cierta noche, no pudiendo refrenar por más tiempo la curiosidad, salió de su casa la mujer, bien recatada con la enagua sobre la cabeza, encaminándose a la exclusiva taberna que por aquel entonces existía en San Juan. Era

invierno. Por las encrucijadas de la única calle del pueblo soplaban el viento helado; el farolillo de aceite colocado en el esquimal de la casa-palacio parpadeaba en la oscuridad azotado por la lluvia. La estrecha rúa se encontraba solitaria. El mar rugía a lo lejos. La mujer avanzó decidida junto a la ventana de figón, situado en un angosto y maloliente pasadizo al que daba acceso un arco, y arrimando el rostro a los empañados cristales, por los que salía una tenue claridad, lanzó dentro una ojeada. Sus ojos buscaban la meta de sus deseos, pero en ninguno de ellos reconoció a su marido. Tampoco en los bebedores que canturreaban próximos al sucio mostrador. Eran casi todos rostros desconocidos, seguramente marineros de la goleta fondeada en la bahía el día anterior, que venía a descargar carbón. Respiró. A Dios gracias, no resultaba lo que ella se había figurado. ¿Algún día perdonaba a su marido menos que se jugase los cuartos con la golfería marinera que solía arribar por allí... Quedó suspensa. En uno de los parroquianos había reconocido al viejo "Chimista", tío de su marido. Estaba ante un plato de magras con tomate y media botella de tinto, solo en un rincón, con su boina formando cobercillo sobre las cejas hirsutas, aplicado a la labor de estibar concienzudamente la "bodega"... Entonces recordó que era el día del santo del viejo. Sólo en tal festividad el botero se autorizaba a comer y cenar en la taberna del pueblo. Pero, ¿y su marido, dónde estaba a esas horas su marido?

Inquieta, retornó a su casa. Después de estar en el fermentado cumastro a los siete críos, volvió a la cocina donde quedó haciendo la centinela. Transcurrieron dos horas. Oyó dar las once en el reloj de la iglesia vecina, y su marido aún sin volver... La venció el sueño. Al fin cruzó los brazos bajo el exiguo pecho, cerró los ojos y quedó dormida. El cansancio, colgado de la pared, comenzó a agitar la langüecita de luz en los estertores de la agonía...

Si Mendigorria, el contramaestre del "San Juan de Gaztelugache", aparece en el figón de "El Bergantín" a las diez y dos minutos y no a las diez en punto, no hubiese tenido la alegría de saludar a su viejo camarada "Chimista". Dispensase éste a empujarse en su bote y hacer la singladura a la orilla opuesta donde tenía su chavola, cuando cayeron sobre él los brazos de Mendigorria. Ambos, a la vez, soltaron sendos ermos en castellano y varias exclamaciones en vasconco.

—¡Diablo, "Chimista"! ¡Qué suerte encontrarte!

—¡Hola, Pachí! ¿Tú por aquí, pues?...

Pachí se empeñó en tomar juntos una copa. "Chimista", no se hizo de rogar. Después quiso a su vez obsequiar a Pachí; luego Pachí a "Chimista"; otra vez "Chimista" a Pachí... Cuando hubieron trasegado una razonable cantidad de aguardiente, los dos viejos amigos se aproximaron al embarcadero. La lluvia y el viento habían cesado. En lugar de las nubes negras que antes cubrían el cielo, éste dejaba ver su maravilloso manto de parpadeantes constelaciones. La luna alumbraba la goleta anclada en medio de la bahía, quieta, majestuosa, con el velamen recogido, como una enorme gaviota sobre las aguas tranquilas. "Chimista" enfibó la lanucha al costado de la nave. Una vez allí, Pachí trepó a cubierta por la escala de cuerda.

—Mañana más, ¿eh, Pachí?...

Asonado a la borda, Pachi hizo un signo con la mano y canturreando se adentró en su camarote.

En aquel instante un bote cruzaba a unos sesenta metros de distancia en dirección a San Juan. El barquero hundía con fuerza los remos en el agua, como si tuviese prisa por arribar cuanto antes. La oscuridad impidió a "Chimista" divisar a su sobrino.

Luego de dejar bien asegurado el bote, el viejo ascendió la breve rampa que conducía a su vivienda. Iba alegre, con esa alegría que infunde en el alma un estómago repleto de magras con tomate y alcohol. Extrajo del bolsillo de su chaquetón una enorme llave; pero al ir a aplicarla a la cerradura notó con sorpresa que la puerta cedía. Como un rayo se precipitó dentro. Oscuridad, silencio. Con pulso tembloroso dió luz al candil. A su claridad temblorosa, el anciano batero pudo contemplar el alcance de su desgracia. Todo yacía revuelto por el suelo, la mesa, las sillas, los cajones y la ropa del arcón, cuya cerradura también había sido violada. Lívido, lanzando relámpagos por los ojos, "Chimista" abarcó con la mirada el cuadro desolador. Pero aún en su pecho latía la esperanza. De un manotazo separó el catre. Un rugido espantoso brotó entonces de su garganta, al comprobar que los ladrones habían dado con el "gato", aquella caja llena de dinero que tenía enterrada. ¡Y eran sus ahorros, sus ahorros de toda la vida!... Sintióse invadido de infinita desesperación. Comenzó a dar voces. Se arrancaba los cabellos; pateaba como un poseso... En esto sintió como una ola de fuego subirle del estómago al pecho, y de aquí, despacio, muy despacio, se le fué subiendo a la garganta... Enloquecido, quiso volver a gritar. No pudo. Algo le imposibilitaba la emisión de la voz. Tambaleante, se apoyó en la pared. La ola ardiente iba subiendo, subiendo; ya casi le abrasaba las sienes... Se le doblaron las piernas; su cuerpo fué escurriéndose por el abajo...

Cuando al ruido de las voces llegó la pareja de carabineros, "Chimista" era ya cadáver.

Al comunicarle la noticia su mujer, Anchón replicó con fingida frialdad:

—Era viejo y algún día tenía que morir.
Pero no logró engañar a la pescadora.

—¿Dónde estuviste anoche?

—En la taberna.

—¡Mentira!

—Verdad...

—¡Mentira!

"Anchón" bajó la cabeza.

—Que nadie se entere, pues. Justicia anda tras la drón. ¿Dónde escondes dinero? Yo me dormí... No te entí venir... Dime, ¿dónde escondes, pues?

No se lo confesó.

Transeurrieron varios días. Sólo la pescadora sospechaba de él.

—Dime, ¿dónde guardas dinero?

Pero él negaba hasta empalidecer de ira.

—Como no te calles te voy a arrancar la lengua.

Y con un portazo se iba a la taberna.

Tornó a sus antiguos hábitos aguardentosos. Al volver a casa, su mujer le preguntaba billándole los ojos de codicia:

—Dime, Anchón, ¿dónde guardas?... —

Aquel tesoro escondido comenzaba a obsesionarla.

La justicia seguía con sus indagaciones. Le sometieron a un interrogatorio; Anchón tuvo la serenidad suficiente para no caer en contradicción. En el registro efectuado en su pobre vivienda, tampoco hallaron nada. Y no hallaron porque a los alguaciles no se les ocurrió mirar en la pequeña corralada que daba a la parte trasera de la casa. Era un pedazo de tierra reducido, donde apenas cabría un carro de escasas dimensiones. En un rincón junto a la tapia había ocultado Anchón el producto de su robo. Al principio solía visitarlo por las noches, pero desde que se efectuó el registro dejó de hacerlo. Abría una ventana y desde allí lanzaba miradas recelosas al sitio, siempre con el temor de que alguien lo descubriera...

Una noche despertó sobresaltado.

—¿Oyes?... Hay gente ahí abajo.

—¡Qué ha de haber! Beber más de la cuenta es lo que has hecho... Ni dormir en pas dejás...

No obstante, Anchón se acercó de puntillas y miró por el hueco de la ventana. Un gato se paseaba por el borde de la tapia, quizá al acecho de alguna presa.

Los temores de Anchón fueron tomando grandes proporciones. "Cualquier día me descubren", pensaba.



Se le doblaron las piernas; su cuerpo
fué escurriéndose...

Películas que veremos en la próxima temporada



Gene Tierney
Victor Mature
y
Phyllis Brook
en
«EL EMBRUJO DE SHANGHAI»



Linda Darnell
en
«LA CIUDAD SIN HOMBRES»



Marina Tamayo
en
«A LA ORILLA DE UN PALMAR»

Distribuidas por

◀ **REY SORIA FILMS** ▶



...un segundo más y las olas
se cerraron sobre su cabeza...

La bebida le infundía optimismo. Ante un vaso de aguardiente se creía capaz de burlar a todos los alquímicos del universo. "Aguanta un poco más, *Anchón*— se aconsejaba filosóficamente a sí mismo— Dentro, de poco no quedará en el pueblo recuerdo del viejo. Entonces irás sacando el dinero poquito a poco, y cuando ya nadie pueda sorprenderse, coges a la familia y... ¡a Francia, a vivir como los ricos!".

Estaba en la taberna. Llenó de nuevo el vaso y lo bebió de un trago.

"¡Maldito viejo! ¿Para qué quería él el dinero?... Bien guardadito lo tenía... Pero a mí..., a mí no me las daba... Ahora yo con el dinero, y él, él, tieso en el camposanto...".

Medio vacía la botella, apoyó los codos sobre la mesa y se durmió.

—¡Eh, *Anchón*!—le sacudió el tabernero—. Son las once y tengo que cerrar...

Salió tambaleándose. La noche era crepuscular y fría. Un poco más despejado, al parecer, con el aire fresco, encaminóse torpemente hacia su casa. Metros antes de llegar a ella observó una sombra, en la que hasta entonces no había reparado; caminando delante. Al pie de la casa la sombra se paró lanzando en derredor una furtiva ojeada. *Anchón*, recatado en la tenebrosidad de una rinconada, estuvo a punto de lanzar un grito de pavor: ¡pues no le había parecido reconocer en las acciones y en el porte del desconocido a su tío "Chimista"!

El extraño viandante, cerciorado de que nadie le observaba, encaramóse a la tapia y saltó adentro. *Anchón* experimentaba el temblor del miedo en las piernas, pero avanzó resuelto. Estaba seguro de que *aquel* no era su tío. Volvió sobre sus pasos. "Estará oculto en la oscuridad—pensó—. Porzosamente tendrá que pasar por aquí. No se me escapará." Hundió la mano en el bolsillo: dentro conservaba la navaja—en la que, en sus ratos de holganza en el bote, se entretenía tallando en madera barquitos para sus hijos. "Me está robando", consideraba con angustia creyendo percibir rumor de azadonazos al otro lado de la pequeña pared. La luna

tendía sobre la comarca su lúminoso... en la! Minutos más tarde reaparecía sobre la tapia el furtivo ratero; convencido de que todo estaba solitario saltó a la calle y comenzó a retroceder rápidamente. *Anchón* preparó el arma dispuesto a salirle al paso.

Y lo hubiera puesto en práctica; mas se sintió paralizado por el mayor terror: ¡sí, sí, el hombre misterioso era su tío "Chimista", el batelero muerto hacía dos semanas! El viejo cruzó a su lado, casi rozándole, hollando sin ruido el empedrado, deslizándose como dicen caminan los fantasmas. *Anchón* vio cómo se acercaba al embarcadero, cómo saltaba a uno de los botes allí fondeados, depositaba la caja del dinero en el tabladete, soltaba la amarra, requería los remos... La lancha del aparecido bogaba silenciosa camino de la orilla opuesta.

Entonces aconteció lo extraordinario. Pese a su terror, *Anchón* experimentó atroces impulsos de correr en su seguimiento. Saltó a otra barca, requirió los remos y se puso a bogar furiosamente. Pero lo le dió alcance. El barquero fantasma llevaba una boga acompañada, tranquila.

—¿Adónde vas, viejo maldito?—le gritó cuando las dos embarcaciones estuvieron abarloadas.

—Me llevo lo mío... replicó con voz cavernosa el viejo.

La luna iluminaba de lleno su rostro, un rostro desencajado, livido, impasible, medio vacías ya las cuencas de los ojos...

—¿Lo tuyo?—y *Anchón* lanzó una risotada histérica—. ¡Ahora lo verás! A mí no me asustan las almas en pena.

Se puso en pie sobre la tilla. En su diestra relució la lengua de acero de la navaja. Apoyó el pie en la borda, dió un salto...

Y en la noche se oyó el rumor de un cuerpo cayendo pesadamente al agua: los brazos del borracho se agitaron breves instantes en la superficie; un segundo más y las olas se cerraron sobre su cabeza... Una lancha quedó meciéndose, solitaria, abandonada sobre las ondas. De la otra y del lúgubre barquero, ni rastro...

Gonzalo Vargas

(Ilustraciones de Calparsoro)

RECUERDOS

25 DE NOVIEMBRE

Trayecto Guetaria-San Sebastián

1906

Se corre la regata en dos series

	TIEMPO LUGAR
1.º Ondárroa	84
2.º Pasajes	84,15

7 DE SEPTIEMBRE DE 1890

4 MILLAS

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

8 DE SEPTIEMBRE DE 1891

4 MILLAS

1.º Iñar-azala, Kiriko	21,34
2.º Elcano, Valenciaga	22,03
3.º María Cristina, Jáuregui	22,49
4.º Julio, Arizmendi	23,15

1892

1.ª SERIE

1.º Amigos, Kiriko	14,38
2.º Golondrina	25
3.º Iñor naje dubena	26

2.ª SERIE

1.º Guipuzcota	26,04
2.º Nuestra Señora de Lourdes	26,40

1894

Das vuelas dentro de la Concha

1.º Amigos, Kiriko	14,38
2.º Donostarra, Silva	14,44
3.º Lezo, Iturriza	15,24
4.º Ntra. Sra. de la Paz, Arizmendi	15,32

1895

1.º Ntra. Sra. de la Paz, Arregui	22,02
2.º Esperanza, Arrieta	22,28
3.º San Telmo, Manuel Olaizola	22,34
4.º Santa Cruz, Zuzunegui	22,56
5.º San José de Orio, Michelena	23,47

1.º Esperanza, de Guetaria	21,57
2.º Ver y creer, de Pasajes	22,13
3.º San José de Orio	22,23
1.º Aerolito, de San Sebastián	22,09
2.º Santa Ana, idem idem	22,37
3.º Josefita, idem idem	22,55

REGATA DE HONOR

1.º Esperanza, de Guetaria	22
2.º Aerolito, de San Sebastián	22,47

1897

1.º Moñoño, de San Pedro, Corta	22,41
2.º Ver y creer, Pasajes de S. Juan	23,12
3.º Ramón y Saturnina, de San Sebastián	22,26
2.º Agustina, Izaguirre	22,41
3.º Nuestra Señora del Pilar	23

REGATA DE HONOR

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

1898

1.º Flora, de Ondárroa, Beitia	21,24
2.º Ramón y Saturnina, de San Pedro, Corta	21,42
3.º San Antonio, de Guetaria, Cabañas	22,08
1.º Agueda Urrezberueta, de San Sebastián	21,43
2.º Santa Ana, idem idem	22,23
3.º Nuestra Señora de la Paz, Silva, idem idem	23,32
4.º Esperanza, Urquiza	23

REGATA DE HONOR

1.º Flora, de Ondárroa	21,07
2.º Agueda, de San Sebastián	21,31

1899

1.º Ver y creer, de Pasajes de San	
------------------------------------	--

Pedro, Iturralde	22,38
2.º Patriarca de Asís, San Juan	
Laboa	22,49
3.º Agueda, de Orio, Acha	23,05
1.º San Francisco de Asís, Silva de San Sebastián	22,05
2.º Donostiarra, José Aguirre	22,43
3.º Aerolito, Tiburcio Eguban	23,35
4.º Santa Ana, C. Mejias	24,16

REGATA DE HONOR

1.º Ver y creer, de Pasajes de San	
Pedro	21,39
2.º San Francisco de Asís, de San	
Sebastián	21,50

1901

1.º San Antonio de Orio, Olaizola	21,18
2.º Lersund, Pasajes de S. Pedro	21,35
3.º Ramón y Saturnina, S. Juan	21,38
1.º San José, Luis Carril, de San	
Sebastián	21,35
2.º Corazón de Jesús, Solavarrieta de San Sebastián	21,57
3.º A la ventura, Lerundi	22,19

REGATA DE HONOR

1.º Los de Orio, con la trainera	
de Pasajes	21,19
2.º Los donostiarras, con la San	
José	21,36

1909

1.º Virgen del Mar, de Orio	21,07
2.º Nacimiento de Jesús, de Pasajes de San Pedro	21,36
3.º Dolores, de Guetaria	21,40
1.º Trainera tripulada por los viejos de San Sebastián	22
2.º Trainera tripulada por los jóvenes de San Sebastián	22,26

REGATA DE HONOR

1.º Virgen del Mar, Orio	21,22
2.º Tripulación de los viejos de San Sebastián	21,53

PRIMERO... Ahora y siempre... en zapatos de señora, caballero y niño

CALZADOS MARTA

SIEMPRE NOVEDADES
PRECIOS DE FABRICA

TOLOSA

Antonio Elósegui, núm. 26

Teléfono núm. 26

SAN SEBASTIAN

Alameda Calvo Sotelo, 27

Teléfono núm. 17404

: — : EL OLIDEN es el café más concurrido por los amantes de la Bella Easo : — :

Para un buen afeitado...

use el jabón

"PIMPINELA"

Para después del afeitado...

el masaje

"SU EMINENCIA"

Productos Pimpinela S. A.

1910

1.º	Orio, Virgen del Mar	20,42
2.º	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.º	Tripulación de Pasajes, con la trainera de Orio	21,17
2.º	Tripulación de Orio, con la trainera de Pasajes	21,19

Triunfa Orio

8 DE SEPTIEMBRE DE 1911

4 MILLAS

1.º	Virgen del Mar, Orio, Olaizola,	28,30
2.º	Guipuzcoana, Guetaria	31,18
3.º	Nuestra Señora del Carmen Donosti, Vaqueriza	32,50

REGATA DE HONOR

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

1913

1.º	Muskirra, de Pasajes de San Juan	21,55
2.º	Luis Esperanza de San Sebastián, Vaqueriza	21,36
3.º	Virgen del Mar, de Orio	22,06
4.º	Pasajes de San Pedro	22,30

REGATA DE HONOR

1.º	Tripulación donostiarra en la Muskirra	22,42
2.º	Tripulación de San Juan, en la de Luis Esperanza	22,57

Triunfa San Sebastián

1916

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

1.º	San Nicolás, de Orio	19,59
2.º	Club Marítimo Donostiarra, Vaqueriza	20,15
3.º	Elcano, de Guetaria	20,17
4.º	San Antonio, de Zarauz	20,19
5.º	San F. drotarra, de Pasajes de San Pedro	20,23
6.º	Golondrina, de Guetaria	20,27
7.º	San José, de Pasajes de San Juan	20,30

REGATA DE HONOR

1.º	Tripulación de Orio, Club Marítimo	21,13
2.º	Tripulación de San Sebastián, San Nicolás	21,40

1917

1.º	San Pedrotarra	19,51
2.º	San José	20,04
3.º	Elcano, de Guetaria	20,12
4.º	Club M. Donostiarra	20,52

REGATA DE HONOR

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

Triunfa Pasajes de San Pedro

1918

(Guetaria aborda a San Sebastián en el viraje.)

1.º	San Antonio de Zarauz, La-serna	20,04
2.º	Koruko Ama Birgina, Kiriko ..	20,14
3.º	Elcano, de Guetaria, Mañterola ..	20,17
4.º	Pasajes Ancho	20,30

REGATA DE HONOR

1.º	Tripulación donostiarra, con la San Antonio	
2.º	Tripulación de Zarauz, con la Koruko Ama Birgina	

Triunfa San Sebastián

1919

(Los donostiarras rompen un remo al salir)

1.º	San Nicolás, de Orio	19,44
2.º	Sampedrotarra, de Pasajes de San Pedro	19,56
3.º	Nuestra Señora del Carmen, San Sebastián, Kiriko	20,04

REGATA DE HONOR

(La embarcación tripulada por los de Orio hace agua)

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

LA CASA DE CONFIANZA

ALDAMAR, 12 - "LA JOYITA"

GRANDES VENTAS PEQUEÑOS PRECIOS ¡COMPRUEBELO!

Unico despacho: ALDAMAR, 12

Relojes Relojes Relojes

PEPE

Bar-Americano

Avda. Zumalacárregui, 3
(Ondarreta)

Teléfono 1-79-12
SAN SEBASTIAN

Triunfa Orio

El tiempo de 19.44 establecido por los oriotarras en la primera regata de este año constituye el "record" o marca hasta esta fecha para la distancia de tres millas y media.

1920

- 1.º San Juan, de Pasajes de San Juan, Francisco Laboa ... 20,15 3/5
- 2.º Ntra. Sra. del Carmen, de San Sebastián, Kiriko 20,22 4/5
- 3.º San Nicolás, de Santurce, Múnzuri 20,39
- 4.º Ama Guadalupekoa, de Fuenterrabía 21,13
- 5.º San Telmo, Zumaya 21,14

REGATA DE HONOR

No se presentaron los de Pasajes por no haberse atendido a la protesta el vado contra Kiriko, por entrar en baliza contraria, fíjase esta del Jurado al olvidar la retirada de una baliza que sobraba

Corrió solamente la trainera "San Juan", frustrada por Kiriko, que hizo el recorrido en 19.47

1921

- 1.º San Nicolás, de Orio, Tiburcio Marticorena 20,16 4/5
- 2.º La Unión, de Pasajes de San Juan y San Pedro, Arri-llaga 20,32 1/5
- 3.º N. S. del Carmen, San Sebastián, Sotero Vaqueriza, 20,36 2/5
- 4.º Cantabria, de Guetaria, Segundo Uranga 20,44
- 5.º Zumaya, José Alda'ur 21,20 3/5
- 6.º Ondarrabitarra, de Fuenterrabía, Ramón Lecuona ... 21,29
- 7.º Lagun ederrak, de Pasajes Anchoa, Julián Elizalde 21,35

REGATA DE HONOR

- 1.º San Nicolás, con la tripulación de Pasajes 20,06 4/5
- 2.º La Unión, con la tripulación de Orio 20,23 2/5

CONSOLACION

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

1922

- 1.º Elcano, de Guetaria, Bartolomé Uranga 20,07
- 2.º Ntra. Sra. del Carmen, San Sebastián, Soterocho, 20,16 2/5
- 3.º La Unión, de Pasajes San Juan y San Pedro, Arri-llaga 20,16 2/5
- 4.º San Jorge, de Santurce, Daniel Obregón 20,31
- 5.º Ondarrabitarra, de Fuenterrabía, Pedro González ... 20,34 1/5
- 6.º Club Marítimo Donostiarra, Shumay 21,06 1/5
- 7.º Zumaya, Vicente Gómez ... 21,24 4/5

DESEMPATE

- 1.º La Unión, de Pasajes 19,47 2/5
- 2.º Ntra. Sra. del Carmen, de San Sebastián 19,53 4/5

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

REGATA DE HONOR

- 1.º Elcano con remeros de San Sebastián 19,31 1/5
- 2.º Ntra. Sra. del Carmen, con remeros de Guetaria 19,45

CONSOLACION

- 1.º Santurce 19,31 rec.
- 2.º Fuenterrabía 20,06 1/5

1923

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

REGATA DE HONOR

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

CONSOLACION

- 1.º Guetariarra, con remeros de Pasajes 19,17 rec.
- 2.º San Juan, con remeros de Guetaria 20,05 1/5

1924

- 1.º Donostiarra, Domingo de la Haza 20,17 4/5
- 2.º Juanita, de Pasajes de San Juan 20,26 3/5
- 3.º Aita Sampedrokua, de Pasajes de San Pedro 20,55 1/5

REGATA DE HONOR

- 1.º Pasajes de San Juan, con la Donostiarra 20,03
- 2.º San Sebastián, con la Juanita 20,20 1/5

PAÑIFOR, S. A.

ALMACEN DE FORROS
Y NOVEDADES

Alameda Calvo Sotelo, 17
Teléfono 1-37-97

SAN SEBASTIAN

Bar - Restaurante **POLLITENA**

MIGUEL AGUIRRE

Embeltrán, 15

y San Jerónimo, 3

Teléfonos:

Bar, 11039 - Restaurante, 15416

SAN SEBASTIAN

Triunfa Pasajes de San Juan

1925

- 1.º San Nicolás de Orio, Uranga 19,55
- 2.º Ondarrabitarra, de Puente-
rrabía, Aguirre 20,03 4/5
- 3.º "Donostiarra" Soterocho ... 20,14 3/5
- 4.º "La Unión" de Pasajes
San Juan, Laboa 20,17 2/5
- 5.º Cuba, de Santoña, Carreras 21,05 2/5

REGATA DE HONOR

- 1.º Orio, con Ondarrabitarra ... 20,25 4/5
- 2.º Fuenterrabía, con S. Nicolás 20,42 2/5

1926

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Antiguako-ama, núm. 1, de
Ondarra, J. B. Beitia ... 19,32
- 2.º Sanjuandarra, de Pasajes
Francisco Laboa 19,41 3/5
- 3.º Ondarrabitarra, de Fuenterrabía,
Román Aguirre ... 19,59 4/5
- 4.º Donostiarra, de San Sebastián,
Domingo de la Hoz, 19,53 4/5

GRUPO 2.º

- 5.º Virgen del Mar, de Fuenterrabía,
M. Goicoechea 19,57 2/5
- 6.º Antiguako-ama núm. 2, de
Ondarra, Baencaga 20,24 1/5
- 7.º Virgen de la Guía, de Portuga
eta, L. A. Gutiérrez 20,53 2/5

REGATA DE HONOR

- 1.º Sanjuandarra Juan Bautista
Beitia 21,03 4/5
- 2.º Antiguako-ama núm. 1, por
Francisco Laboa 21,29 3/5

1927

GRUPO 1.º

- 1.º Ama Guadalupekoa, de
Fuenterrabía, R. Aguirre ... 20,23
- 2.º Santa María, de Ciérvana,
Plácido Aramburu 20,36
- 3.º Moderata Orio, de San Sebastián,
M. Alvarz 20,41 2/5

GRUPO 2.º

- 1.º Aita Sampedrokua, de Pasajes
San Pedro, Arrillaga, 20,01 3/5
- 2.º Sanjuandarra, de Pasajes de
San Juan, T. Guereña 20,22 3/5
- 3.º Mutioábal, de Santurce,
José Iriarte 20,27 2/5

REGATA DE HONOR

- 1.º Sanjuandarra, con tripulación
de San Pedro 20,22 3/5
- 2.º Aita Sampedrokua, con tripulación
de San Juan 21,13

1928

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Aita Sampedrokua, Pasajes,
M. Arrillaga 19,40 2/5
- 2.º Amaguadalupekoa, de Fuenterrabía,
Goicoechea 20,13
- 3.º Arralde, de Zumaya, Carmelo
Urrestilla 21,18

GRUPO 2.º

- 1.º Sanjuandarra, de Pasajes,
Machet 20,16
- 2.º San Antonio, de Fuenterrabía,
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, tripulación
de Pasajes San Pedro 20,04
- 2.º Aita Sampedrokua, tripulación
de Fuenterrabía 20,20

1929

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Sanjuandarra, de Pasajes
San Juan, Machet (hijo), 20,03 2/5
- 2.º Elcano II, de Guetaria, por
Casadio Galdó 20,06 1/5
- 3.º Bilbotarra, de Santurce por
Antonio Pérez 20,26 1/5

GRUPO 2.º

- 1.º Aita Sampedrokua, de Pasajes
San Pedro, Arrillaga ... 19,44
- 2.º José Antonio, de San Sebastián,
por Soterocho 20,33 1/5
- 3.º San Nicolás, de Sestao, por
Damaso Villanueva 21,11 3/5

REGATA DE HONOR

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

- 1.º Pasajes de 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 Sampedrokua
..... 21,31

1930

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Aita Sampedrokua, de San
Pedro, M. Arrillaga 19,34 4/5
- 2.º Elcano núm. 4, de Guetaria,
Segundo Uranga 19,48 2/5

- 3.º Joshé Antoni, de San Sebastián,
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 Oquina,
por Salegui 20,36 1/5

CONSOLACION

- 1.º San Bartolomé, de San Sebastián,
por Carril 20,37 1/5
- 2.º Joshé Antonio, de Oquina,
Santiago Salegui 21,14

REGATA DE HONOR

- 1.º Sanjuandarra, con S. Pedro 19,50 3/5
- 2.º Aita Sampedrokua, con San
Juan 19,55 2/5
- 3.º San Nicolás, con Guetaria ... 20,02 3/5
- 4.º Elcano, núm. 4, con Orio, 20,06

1931

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Aita Sampedrokua, patrón
Manuel Arrillaga 20,15
- 2.º Koxkero, de San Sebastián
patrón Pedro Carril 20,23 3/5
- 3.º Elcano núm. 4, de Fuenterrabía,
S. Uranga 20,31 2/5
- 4.º Elcano, núm. 3, de Fuenterrabía
..... 20,55 2/5

GRUPO 2.º

- 1.º Joshé Antonio, de Orio,
patrón Segundo Uranga ... 20,12 3/5
- 2.º Santo Cristo de Bonanza,
Pasajes S. Juan, Laboa ... 20,17 3/5
- 3.º San Nicolás, de Aguinaga, 21,15

REGATA DE HONOR

- 1.º Pasajes de 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 Fuenterrabía, por Lecuona, 20,59
- 2.º Sestao, por A. Pérez 21,23
- 3.º Castro Urdiales, por D.
Iriberrí 21,38
- 4.º Oquina (Zumaya), por Salegui
..... 22,02

GRUPO 2.º

- 1.º Aita Sampedrokua, por
Arrillaga 20,19 1/5
- 2.º Joshemarritarra, Amaikak
Bat, S. S., V. Vaqueriza, 20,42

Altavoces "EGUIA"

CALVETE Y OLANO

Narrica, 31

SAN SEBASTIAN

Reparaciones
Radio Electricidad
Telefonía-Instalación
y alquiler de altavoces

Teléfono 1-7440

P A Ñ E R I A

F O R R E R I A

G O C A R

TRAJES - GABARDINAS - GABANES

Matía, 9

SAN SEBASTIAN

Teléf. 1-42-62

- 3.º Moskero, del Empuje de S. Sebastián, A. Vaqueriza. 20,56
4.º Aguinaga, por Urdangarín. 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 Urdiales 20,36
4.º Oiquina, con embarcación de Sestao 20,48 3/5

REGATA DE HONOR

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

Computando los tiempos de ambas, resultó vencedor Pasajes de 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 20,03 4/5
4.º El Empuje, de San Sebastián, V. Vaqueriza 21,09

GRUPO 2.º

- 1.º Amaikak Bat, de San Sebastián, A. Vaqueriza 19,51 4/5
2.º Santurce, patrón I. Iriarte. 19,55
3.º Fuenterrabía, patrón M. Amunárriz 19,56 1/5
4.º Luchana, patrón, A. Pérez. 20,54

REGATA DE HONOR

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

CONSOLACION

- 1.º Pasajes San 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 S. Pedro 19,58
4.º Empuje, de San Sebastián, con la de Sestao 20,48

1934

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Pasajes de San Pedro, Arrillaga 19,43 1/5
2.º Fuenterrabía (tierra), R. Aguirre 19,54 1/5
3.º Fuenterrabía (mar), M. Amunárriz 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 Fuenterrabía 19,33 1/5
2.º Fuenterrabía (mar), con la trainera de Sestao 20,16

REGATA DE HONOR

- 1.º Orio, con la trainera de San Sebastián 19,23 1/5
2.º Fuenterrabía (tierra), trainera de San Pedro 19,31 2/5
3.º San Pedro, trainera de Fuenterrabía 19,34 1/5

- 4.º San Sebastián, con la trainera de Orio 20,10 2/5
1935

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Pasajes de San Pedro, patrón M. Arrillaga 23,01 1/5
2.º Sestao 24,52
3.º Fuenterrabía (mar) 27,32

GRUPO 2.º

- 1.º Fuenterrabía (tierra), patrón Román Aguirre 23,23 2/5
2.º San Sebastián (Amaikak Bat) 24,—
3.º Orio, patrón Domingo Michelena —

(La trainera de Orio naufragó a la altura de la isla Santa Clara)

CONSOLACION

- 1.º Fuenterrabía (mar), con la trainera de Sestao 19,41 1/5
2.º Sestao con la del Amaikak Bat 20,12 1/5
3.º San Sebastián, con la de Fuenterrabía (mar) 20,43

REGATA DE HONOR

- 1.º San Pedro, con la trainera de Fuenterrabía (tierra) ... 19,30 1/5
2.º Fuenterrabía (tierra), con la de San Pedro 19,37 2/5

FUERA DE CONCURSO O EXHIBICION

- 1.º Orio, con su trainera 19,25
2.º Fuenterrabía (jóvenes), con la "San Antonio" 19,35 2/5
1939

Fiestas de la Victoria. (Dos millos de recorrido).

- 1.º Orio 11,25 2/5
2.º Guetaria 11,40 2/5
3.º San Sebastián 11,57

L A E Q U I T A T I V A

(FUNDACION ROSILLO)

LUIS ZARATE AGUILERA

Sub-Director de Agencia de Guipúzcoa

Seguros Generales: Vida - Accidentes colectivos e individuales - Incendios - Robo - Transportes marítimos y terrestres

Pl. del 13 de Septiembre, 1 (Edificio propiedad)

Teléfono 1-69-72

Apartado de Correos 208

SAN SEBASTIAN

VISION PERFECTA
GAFAS ADAPTADAS

HERNANI, NÚM. 21
SAN SEBASTIAN

OPTICA CARLI

1940

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º San Nicolás, de Orio, José María Urdagarín 19,21 1/5
- 2.º Koruko Ama Birjina, Amaikak, S. Sebastián, "Pamau" 20,05
- 3.º Virgen del Mar, Santurce, José Iriarte 20,25

GRUPO 2.º

- 1.º Ama Guadalupekoa, Fuenterrabía, Román Iza 19,86 1/5
- 2.º Loyolatarra 19,35 1/5

REGATA DE HONOR

- 1.º Amaikak Bat, con trainera Ama Guadalupekoa 19,27 2/5
- 2.º Orio, con trainera Loyolatarra 19,35 3/5
- 3.º Loyolatarra, con trainera de Orio 19,51 1/5
- 4.º Fuenterrabía, con trainera del Amaikak 20,03

Triunfa Orio

1941

- 1.º Pasajes de San Juan, Francisco Lujambio 19,48
- 2.º Loyolatarra, San Sebastián, Valentín Vaqueriza 20,30
- 3.º Sestao, patrón Alfredo Gutiérrez 21,06

GRUPO 2.º

- 1.º Fuenterrabía, patrón Román Aguirre 19,45
- 2.º Orio, patrón, José María Urdangain 20,22
- 3.º San Sebastián, Amaikak Bat, A. Vaqueriza 20,49

CONSOLACION

- 1.º Sestao, con trainera del Amaikak Bat 20,34

- 2.º Chimparta (Amaikak Bat), con la de Sestao 20,44

REGATA DE HONOR

- 1.º San Juan, con trainera de Orio 20,23 3/5
- 2.º Fuenterrabía, con trainera de Loyolatarra 20,22
- 3.º Orio, con trainera de San Juan 20,47
- 4.º Loyolatarra, con trainera de Fuenterrabía 21,08

Triunfa Fuenterrabía

1942

En dos series

GRUPO 2.º

- 1.º Orio, patrón Domingo Michelena 20,17 3/5
- 2.º Fuenterrabía, patrón Román Aguirre 20,38
- 3.º Amaikak Bat, patrón Sebastián Vaqueriza 21,20 2/5

GRUPO 2.º

- 1.º San Juan, patrón Francisco Lujambio 20,20 3/5
- 2.º Loyolatarra, patrón Juan Landaberea 20,50
- 3.º Armada, patrón M. Cabañas 21,31 2/5

CONSOLACION

- 1.º Amaikak Bat, con trainera de la Armada 20,12 2/5
- 2.º Armada, con trainera del Amaikak Bat 20,28 3/5

REGATA DE HONOR

- 1.º Orio, con trainera de Loyola 19,32
- 2.º San Juan, con la de Fuenterrabía 19,39 2/5
- 3.º Fuenterrabía, con la de San Juan 19,54
- 4.º Loyolatarra, con la de

Orio 20,10

1943

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Fuenterrabía, patrón P. González 19,41 2/5
- 2.º Santurce, patrón D. Obregón 19,52 2/5
- 3.º Loyola, patrón J. Landaberea 20,01

GRUPO 2.º

- 1.º San Juan, patrón Francisco Lujambio 19,46 3/5
- 2.º Pedreña, patrón Bedia 19,57 4/5
- 3.º Orio, patrón D. Michelena 20,03 4/5
- 4.º Santander, patrón Manuel Santamaría 20,30 2/5

CONSOLACION

- 1.º Orio 20,31 1/5
- 2.º Loyola 21,31 2/5
- 3.º Santander 22,20

REGATA DE HONOR

- 1.º Fuenterrabía 20,54 1/5
- 2.º Pedreña 21,10
- 3.º San Juan 21,22
- 4.º Santurce 21,22 3/5

PRIMER CAMPEONATO DEL CANTABRICO

Después de sus respectivas regatas en Santander, San Sebastián, y Bilbao)

- 1.º Orio 2 h. 22 m. 17 s. 4/5
- 2.º Pedreña 2 h. 23 m. 20 s. 1/5
- 3.º Santurce 2 h. 25 m. 20 s. 3/5
- 4.º Loyolatarra 2 h. 27 m. 25 s. 3/5

1944

En dos series

GRUPO 1.º

- 1.º Orio 19,23 3/5
- 2.º Fuenterrabía 19,36 3/5
- 3.º San Pedro 19,43

Bodegas MUGICA

Almacén de Vinos,
Licores y Vermuts

SERVICIO A DOMICILIO

Usandizaga, 15

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-33-40

GRUPO 2.º		3.º	Sestas	19.01 3/5	
1.º	Pedreña	19.49 3/5	4.º	Fuenterrabía	19.05 1/5
2.º	San Sebastián	19.51			
3.º	San Juan	20.02			

REGATA DE HONOR

GRUPO 1.º			GRUPO 1.º		
1.º	San Pedro	19,49 3/5	1.º	Anna Gradalup:-koa, de	
2.º	Orio	19,58 2/5		Fuenterrabia (Bernardo El-	
3.º	Fuenterrabia	20,20			

GRUPO 2.º			(crayen)			21,15 2/5
1.º	San Juan	19,58 1/5	2.º	Aia Sampedro-koa, de Pa-		
2.º	Pedreña	20,17 1/5		ages de San Pedro (Ma-		
3.º	San Sebastián	20,21 1/5		lla Arrillaga		21,27 3/5
			3.º	Sampedro, de Pasia de		

CLASIFICACION GENERAL

1.º	Orio	39,22	1.º	Pedreña	42
2.º	San Pedro	39,32 3/5	2.º	Sestao	42,10 1/5
3.º	Fuenterrabía	39,56 3/5	3.º	Fuenterrabía	43,13 4/5
4.º	San Juan	40,00 1/5	4.º	San Pedro	43,15
5.º	Pedreña	40,06 4/5	5.º	San Sebastián	43,24 4/5
6.º	San Sebastián	40,12 1/5	6.º	San Juan	43,55 3/5

CAMPEONATO DE ESPAÑA

Bilbao, 24 de septiembre					
1.º	Pedreña	18,37 2/5	3.º	Donostiarrá, de San Se- bastián (Eustaquio Iraola)	21,32 2/5
2.º	Orio	18,40 4/5			

REGATA DE HONOR

GRUPO 1.º		
1.º	Pedreña	21,21 2/5
2.º	Sestao	21,23 3/5
3.º	San Sebastián	21,52 2/5

GRUPO 2.º		
1.º	San Pedro	21,48 2/5
3.º	San Sebastián	21,52 2/5

GRUPO 2.º		
1.º	San Pedro	21,48 2/5
2.º	Fuenterrabia	21,57 2/5
3.º	San Juan	22,14
4.º	Loyola	22,48

Clasificación general

1.º	Pedreña	42
2.º	Sestao	42,10 1/5
3.º	Fuenterrabía	43,13 4/5
4.º	San Pedro	43,15
5.º	San Sebastián	43,24 4/5
6.º	San Juan	43,55 3/5
7.º	Loyola	44,46 2/5

CAMPEONATO DE ESPAÑA

San Sebastián, 23 de septiembre		
1.º	Teresita, de San Sebastián	25,55 3/5
2.º	Sanjuandarra, de Fuenterrabía	26,9 4/5

Trainerillas

Orio acepta el reto que le hace Sestao para correr en San Sebastián y Bilbao

El señor García Lago, preparador físico de los remeros de Orio, nos ruega la inserción de la siguiente nota, que publicamos con el mayor gusto:

No nos sorprende la actitud de Sestao—puesta de manifiesto en la "Gaceta del Norte" del día 23 del pasado agosto—, después de las regatas de Trainerillas celebradas en Zarán, los días 11 y 18. Y no nos sorprende, pues si se tiene en cuenta que una tripulación que fué a regatear como favorita y queda en último lugar, es hasta cierto punto natural que duela la derrota y hasta que se recurra al "patelco".

Nada de eso, repito, nos sorprende, pero sí, en cambio, que aquellos que aardean de deportividad—de la que no dudamos—pongan la muestra en entredicho, cuando Orio cuenta con un historial deportivo remero que Sestao está muy lejos de igualarle.

Una de las muchas condiciones que requiere la deportividad, es la de saber perder, que es más difícil de llevarla a efecto que la de saber ganar, y reconoce el señor Smith, que cuando el Jurado dió en la clasificación general el primero y segundo puesto a las dos tripulaciones de Orio, sería porque fué ganada la regata en buena lid, pues si mal no recuerdo, la única reclamación que se

presentó al Jurado fué la de Sestao contra los de Guecho por haber entrado éstos en la baliza del lado contrario.

Y pasando a otra cosa, ¿cómo poder negarnos a aceptar el reto que nos hacen? Nuestra deportividad no nos permitiría otra actitud. Así es, que estamos de acuerdo en correr en dos regatas de trainerillas en San Sebastián y Bilbao, después naturalmente, de celebrarse los Campeonatos de España de traineras en Santander, y en las condiciones que quiera imponer Sestao de recorridos y diabogas. Tan solo nosotros imponemos una condición, y ésta, para demostrarles que no podemos tenerle miedo; la de que se jueguen las boas, más la cantidad que estimen conveniente y que serán depositadas tan pronto nos contesten con la conformidad. Señor Smith, ¿aceptan ustedes?

Y para terminar, ya que los zarauztarras podrían molestar, la playa de ellos, desde luego que es encantadora, pero no creo que se la pueda llamar pequeña con sus 2,500 metros pasados de extensión.

Señor Smith, hay que ver las cosas tal y como son en realidad.

García Lago



Bar - Restaurante "LA BODEGA"

Puerto, 14

Teléfono 10179

Propietario: ALFREDO S. DE AJA

Almacenista de vinos
Ventas por mayor y menor
Servicio a domicilio

Especialidad en tinto de Rioja
y blanco de Huelva
Sidras y chacoli del país

Ramón Vizcaino S. A.

PASEO DUQUE DE MANDAS, H (Atocha)

TELEFONOS: 1-52-38, 1-69-38 y 1-69-48

SAN SEBASTIAN

FABRICAS DE HIELO

Aplicaciones del frío a toda clase de industrias

Mercados - Fábricas de Conservas - Embutidos
Mataderos - Buques de línea y pesqueros
Congelación rápida del pescado - Leche y
derivados lácteos - Helados - Industria química

ACONDICIONAMIENTO DEL AIRE

COMPRESORES FRIGORIFICOS

Estudios y proyectos sin compromiso

INDUSTRIAS



FRIGORIFICAS

AUTOMOVILES

RECAMBIOS

CORREAS

NEVERAS

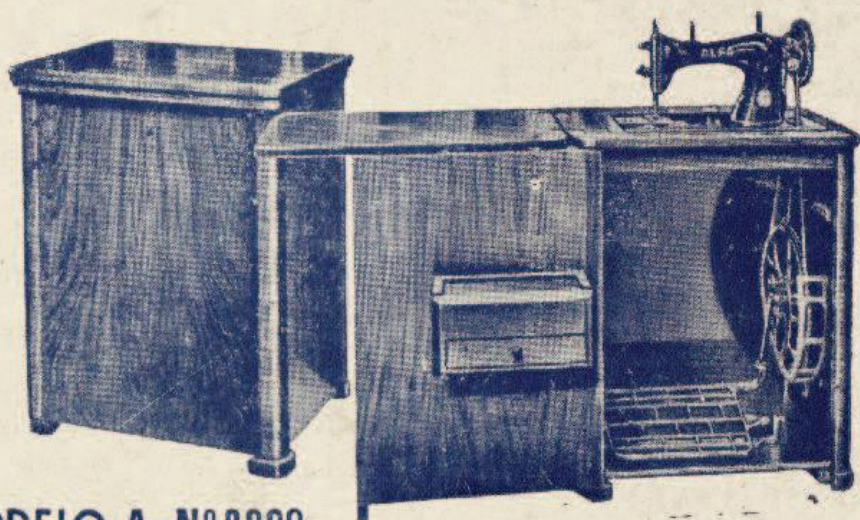
AUTO-RECAMBIOS

BRIG

(IZQUIERDO MARIN HERMANOS)

Avenida del Generalísimo, 2

SAN SEBASTIAN



MODELO A-Nº 2000



VENTAS AL
CONTADO Y
A PLAZOS

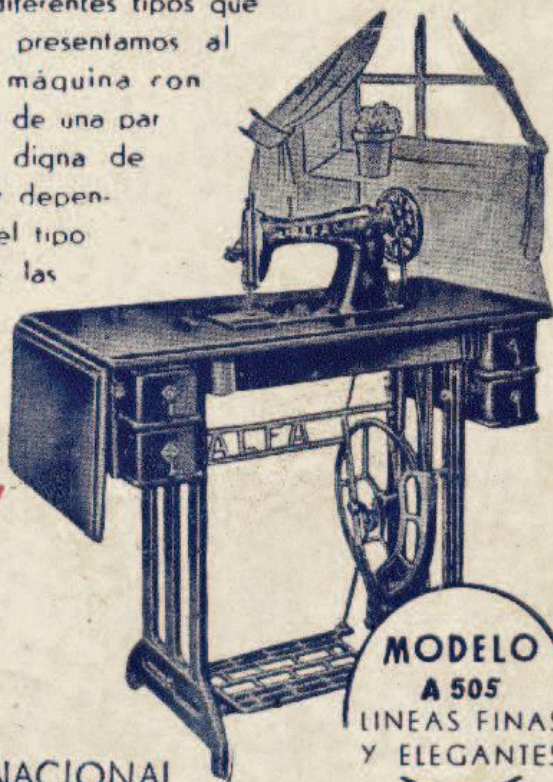
De los diferentes tipos que
fabricamos presentamos al
público, la máquina con
mueble de lujo de una par-
ticular elegancia digna de
figurar en cualquier depen-
dencia del hogar y el tipo
popular al alcance de las
clases modestas.

SUAVE • SEGURA
RÁPIDA • MODERNA

MÁQUINAS DE COSER //
ALFA

EIBAR S.A. GUIPUZCOA

PRIMERA GRAN MARCA DE CALIDAD NACIONAL



MODELO
A 505
LINEAS FINAS
Y ELEGANTES