

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 30 DE GENER DE 1919

NÚM. 1

Surt els dies 10, 20 i 30 de cada mes

Subscripció: Barcelona. 15'00 pessetes l'any || Subscripció: Estranger. 20'00 pessetes l'any
» Fòra. 18'00 » » || Número solt 0'50 »

Redacció i Administració: Carrer d'Escudellers, núm. 10 bis—Telèfon A. 184

EN COMENÇAR



ENS acusaran d'atrebits, d'irreflexius, fins de no sabedors de les nostres coses marítimes, per què publiquem una revista marítima catalana. I davant aquestes apreciacions, que tenim la seguretat es faran molts bons catalans, no n'admetrem altra que la de l'atreviment, la qual cosa ens omplirà d'orgull i serà un esperó per a assolir l'ideal que perseguim, amb la convicció de que fins els que avui se sentin pessimistes pel resultat de la nostra tasca, ens atorgaran llur concurs, com pertoca als sentiments patriòtics que'ls animen.

Ja ho sabem que'ls catalans no estimem el mar; que tot just apareixen els nostres naviliers. Però què hi farem si malgrat tot ens veiem obligats pel nostre impuls a sortir a la palestra i tenim fè en vèncer les indiferències i les togaderies! Estem plenament convençuts de que Catalunya ha d'ésser marítima o no serà integral com tots l'anhelem. I com que ja no és d'ara que'l nostre poble és en el mar aon té un dels principals mitjans de la seva vida, podem creure que no assolirem fer-nos propi el que'ls estranys fan per nosaltres? Sí, a pesar de tot, el nostre intent no prosperés, tampoc ens doldria l'haver realitzat l'esforç, car per damunt de totes les amargors, hi hauria el nostre patriotisme per a aconhortar-nos d'haver complert un deure.

Peró per què hem de témer el fracàs? Es que no han succeït casos d'atreviment com el nostre entre catalans? No hi ha hagut d'ells qui abans la guerra, i amb la guerra, ha comprat vaixells i ha triomfat a pesar de les frases mofetes que sortien de llavis dels temperaments pessimistes? Oh, és que mai els ha mancat una decisió ferma, diuen avui els que abans dubtaven de l'èxit. I també pecaran de lleugers els qui dubtin de la nostra decisió per què jamai una empresa atrevida és realitzada sense que una forta voluntat l'acompanyi.

Amb la nostra tasca no pretenem solament interessar el poble. Volem també que'ls homes que governen les nostres corporacions i els que dirigeixen les nostres institucions culturals i tècniques ens acompanyin i amb llurs cervells de sabi orientat i llurs mans de ric argenter ens guin vers la tasca de l'ensenyament que cal emprendre en tots els aspectes marítimes pera assolir la formació de naviliers i mariners amb tots els avantatges moderns. Recaptant l'apoi de tots els estaments catalans, la nostra acció, amb la companyia llur, no tindrà límits i anirem lluny tant com sigui necessari, adaptant-nos en el just nivell que tota manifestació es mereixi, no deturant-nos en l'anàlisi dels nostres actes, sinó tenint especial cura en recollir tot ço que arreu del món signifiqui un avenç, una lliçó, un estimul per a les nostres activitats, puix en materia d'elements marítimes no és pas en crear que ha de centrar-se l'esforç dels catalans, sinó en l'adaptació dels esforços realitzats per altres països.

El gran problema marítim de Catalunya es conclou en procurar-nos una potent marina mercant que doni abast a les necessitats del nostre comerç i de la nostra industria. Per a resoldre'l, cal que l'esperit dels nostres potentats operi un saníto canvi fixant els ulls vers el gloriós Mar Mediterrani que un temps els nostres reis tingueren en llur poder absolut.

Un poble fort, un poble digne de la civilització dels nostres dies, ha d'aspirar a la completa independència econòmica. Catalunya, que tant treballa i produeix, no compta ara amb mitjans propis per a l'exportació i l'importació. El comerç exterior no es fa sense vaixells i aquests son també l'únic mitjà d'assegurar la manca i l'alça dels productes.

Hem de deixar-nos d'ésser manllevadors, puix aquesta és una senyal de feblesa. Catalunya no és pas feble, ans el contrari, és forta per a embestir perfectament i ràpida el magne problema de la possessió de marina mercant.

Més si aquest és el nostre gran problema, no és pas l'únic a resoldre. Per a obtenir l'equilibri total marítim ens cal col·locar els nostres ports en condicions immillorables de seguretat i d'utilitatge; dotar-los d'organització que s'adapti a totes les necessitats i s'aparti de les perturbacions burocràtiques; que gaudeixin d'un règim duaner perfecte que anul·li tota corruptela. I les energies de la Catalunya marítima han d'arribar també en conseguir que aviat sigui una obra vivent i potentia l'instal·lació de la Zona neutral, amb tota l'amplitut requerida per a que formi el marc del nostre gran i bell port mediterrani.

Catalunya viu ara un moment solemniat. El plet amb el Poder central ha d'ésser fallat en pro nostre, per què respònd al dret i a la voluntat de tot un poble. Les terres catalanes banyades pel nostre mar no poden ésser una excepció de les noves energies que es posaran en acció. Amb llur concurs obtindrem la Catalunya integral enyorada, espill de la nostra llibertat, camp obert a la dels altres pobles d'Espanya.

EL RESSORGIMENT DE LA NOSTRA MARINA

Deixem l'història que feren els altres i fixem-nos solament amb la que hem viscut per a deduir-ne ensenyances que puguin orientar-nos en la nova ruta que anem a emprendre, guiats per l'esperit de feconditat i engrandiment que constitueix l'anhel d'un poble que's redressa de la llanguidesa en que havia caigut per l'incúria d'uns altres.

Quí no recorda el bosc de màstils que a la vista dels vianants presentava el port de Barcelona amb les seves nodrides andanes de velers que després de llargues travessies terminaven aquí viatge? Representaven el Comerç i la Indústria del país, i en conjunt, la vida de la regió, que mantenia el tràfec amb independència poc menys que absoluta gràcies a una capacitat de distribució del treball que agermanava la mercaderia, el transport i el consum fent-nos amos del mercat que era la riquesa de la ciutat i l'orgull de Catalunya.

En un ràpid procés, com s'accelera tota caiguda, vegérem clarejar el teixit de mastelers i jàrcies; no obstant, el comerç persistia; era solament que'l mitjà de transport canviava: el vapor caracterisava la nova època i la vella nau, de primitiu i veleidós motor, anava quedant reduïda a serveis secundaris. Rès en aparença havia alterat la nostra vida, se succeïen les entrades de vapors, el tràfec seguia normalitzat i el poble no trobava encara rès en manca; però el defalliment marítim ja era començat, la matrícula catalana ja apenes onejava al vent, els vapors portaven en llur majoria el distintiu de les altres regions marítimes; havíem estat invadits per l'indústria agena, erem ja tributaris dels demés, havíem perdut, en una paraula, la nostra independència marítima.

Els efectes d'aquest resultat no podien trigar en sentir-se. Les drassanes escampades per la nostra costa, que tantes i tan sòlides naus havien construït, quedaren poc menys que en vaga, ja que no altra cosa per elles podia significar el dedicar-se tan sols a la construcció de barques pesqueres, i en llur mort s'esvai la construcció naval, puix si bé s'organitzaren a la capital importants tallers i factories destinades a treballar el ferro, es dedicaren preferentment a la maquinària, quedant l'arquitectura de la nau abandonada i limitada l'acció d'aquelles a fer reparacions de molt relativa importàcia.

El tràfec amb vapors requeria major capital i

portava més complicació en el negoci marítim i, sigui perquè els naviliers-comerciants d'aleshores haguessin ja amortitzat llur capital i no tenien, per tant, grans interessos compromesos en canviar el règim de navegació a motor, o sigui per la manca d'esperit d'agrupació que ha permès multiplicar la petita indústria però que'ns ha retret de les grans empreses que han hagut de venir finalment a muntar estrangers, l'evolució de la nostra marina vèlica a la de vapor fou tan migrada i en la explotació tan poc sortosa la nostra actuació, que exceptuant el servei de correus d'altura—que pot considerar-se més com a general que com una manifestació de potència regional—hem quedat reduïts a la més llastimosa situació entre els pobles marítimes.

Mentre ens proporcionaven tonellatge les altres matrícules i majorment els països que dediquen al mar un cúmul de llurs energies, la pèrdua de la marina catalana significava solament la pèrdua de la indústria naval en aquest país, la qual cosa tot i éssent molt important no més se sentia dels efectes la costa. Però esdevinguda la carestia de tonellatge per efecte de la gran guerra que finalitza, el comerç ha sentit tot seguit la manca de marina i l'indústria interior ho ha posat de relleu fins als recons de la muntanya, els pobles de la qual s'han vist mancats de gèneres i matèries primes per a llur treball.

L'imperi de la necessitat, qu'és el més efectiu de tots, ha fet desvetllar per fi a uns i altres per a proveir-se de naus, però com que aquestes no s'improvitzen sinó que requereixen una llarga i ordenada preparació que aquí no existia, l'emulació en comprar vaixells per a sostenir determinats comerços o cercar bons guanys, s'ha reduït a traspasar-se d'uns a altres els mateixos vaixells, és a dir a canviar el mateix diner nostre sense aportar-ne de fora, que era la causa més essencial per a obtenir la prosperitat de la vida econòmica del nostre poble.

L'experiència ha estat crudel i d'ella quelcom n'havia de sortir. Fruit n'és la reconstrucció naval en les nostres costes, manifestació molt petita encara, però que aportant-hi concurs tots els que tinguin interessos compromesos al mar, pot arribar a convertir-se en un dels principals factors de la nostra independència econòmica, avui del tot compromesa per ésser tributaris de marina agena.

EMILI SOLÀ

ELS TEMPORALS

La nit del 4 de gener es va desenrotllar a la nostra costa un furiós temporal de vent del Sudest amb forta ressaca.

Al nostre port va produir una marejada terrible, posant en greu perill molts dels vapors i velers que hi havien amarrats.

El pontó *San Ignacio* va rompre les amarras anant damunt el vapor *Santiago López*, que li transbordava carbó.

També sofriren avaries els vapors alemanys *Dusseldorf* i *Brasilía* a causa de que aquest va rompre els caps i s'abalansà sobre l'altre.

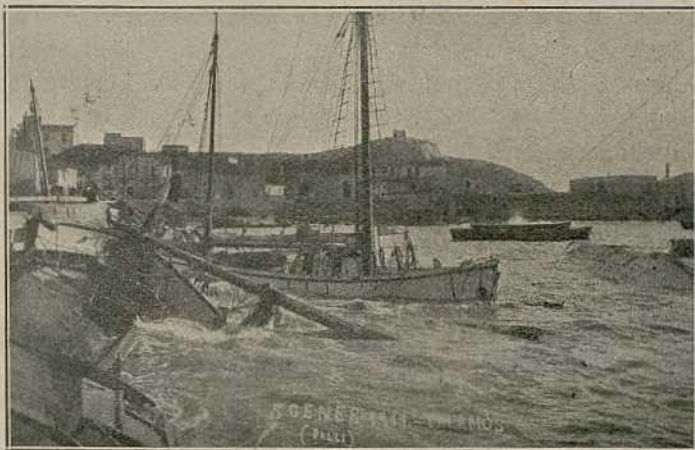
El vaporet *Mirotres*, de ciment armat, va resultar amb avaries a popa, degut a que la força del temporal el llançava contra el moll de Llevant.

A més d'altres, romperen caps els vapors *Manuel Calvo*, *Durango*, *Provence*, *Andromachis*, la corbeta sueca *Elsa Olander* i el pailebot *Matutano*. Anaren a fons als canals de navegació del port tres llanxes i entre l'avantport i l'escollera quedaren destruïts una vintena de bots. També sofriren danys importants els viviers de musclos.

El temporal, durant una hora—entre deu i onze—fou imponent i d'haver prosseguit gaire temps hauria ocasionat una catàstrofe. El baròmetre va descendir fins a 722, cosa que no's recorda haver-se registrat mai.

Al port de Palamós les conseqüències del temporal foren molt doloroses. Dins el mateix port s'enfonzaren el pailebot *Maria Luisa*, de la matrícula de Tarragona; el balandre *Paquito*; els llaguts *Raimundo* i *Enrique*, i el pailebot portugués *Estrella do mar*, de 800 tones.

Damunt la sorra i les roques, quedaren el llagut *San Juan* i els pailebots *Marieges* i *Solgull*.

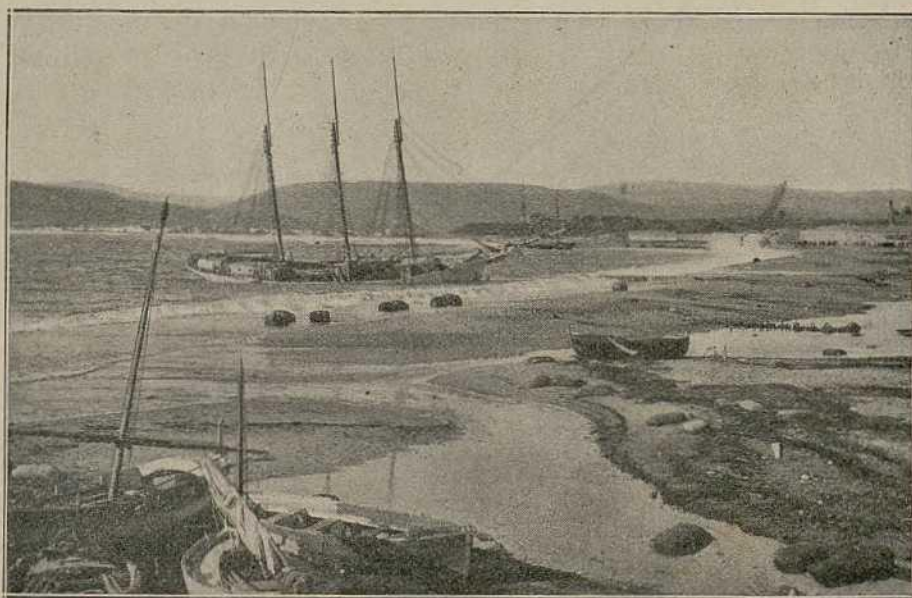


Palamós. — Embarcacions destruïdes dins del port pel temporal del dia 5

Demés el pailebot *Valentin* va sofrir importants avaries de fàcil apariació i de poca importància les del pailebot *San Francisco* i del balandre *Ramis II*.

Respecte el pailebot *Marieges*, de la Hispania Marítima, no costarà molt salvar-lo, creient-se que descarregant-lo ell sol surarà.

Les petites avaries que té, diu el capità que li foren produïdes a causa que l'àncora seva s'emboicà amb



Palamós. — El pailebot *Marieges* embarrancat a causa del temporal del dia 5

la d'un altre vaixell, donant-li alguns cops. El *Marieges*, de 440 tones, ha donat proves d'ésser de molt sòlida construcció. Va sortir d'Alacant el dia 2 del corrent amb càrrega cap a Cette, i el dia 5 ja era a Palamós. Es el primer viatge que feia d'ençà que fou llançat a l'aigua.

Quant al *Solgull*, de la casa Fills de J. Minguell, caldrà fer algunes maniobres difícils.

Té unes 300 tones i la torça del temporal el va llançar damunt la platja, i ara per tornar-lo al mar s'haurà de fer la mateixa operació que la del llançament. Es ja a Palamós el material necessari de les drassanes per a fer aquesta operació.

Ultra aquestes embarcacions perdudes, a la costa compresa entre Palamós i Cette s'enfonzaren més de 20 vaixells.

El temporal es va anar reproduint durant dos o tres dies a totes les costes espanyoles, causant molts danys, principalment entre la marina velera.



Palamós. — El pailebot *Solgull*, després del temporal del dia 5

UN MONUMENT ALS MARINERS MORTS PER LA GUERRA

S'ha constituït a Vigo el Comité organitzador del monument que s'erigirà als mariners espanyols morts per la guerra a conseqüència dels torpedinaments.

L'esmentat Comité ha fet públic el següent manifest:

«El pueblo de Vigo acordó erigir un monumento a los marinos españoles muertos en la guerra que acaba de terminar.

El emplazamiento elegido es una de las islas Cíes; la atalaya más bella i a la vez más imponente del Atlántico.

Junto a este monumento se establecerá un Semáforo.

En este paso obligado para los mares del Norte i los del Sud, los marinos del mundo verán honrados a sus compañeros muertos y utilizarán el Semáforo para comunicarse con el Continente.

Estos dos hermosos pensamientos de homenaje y utilidad a los marinos hispanos, han sido concebidos por un hijo ilustre de la Gran Bretaña, cónsul de su país en Vigo, Mr. Arthur Nightingale. Y es porque este amigo de España ha colectado el sentimiento de su patria, al concebir un tributo tan honroso para nuestros hombres de mar, que con tanto heroísmo salvaron subditos de todos los países.

En muchos hogares, de apartadas tierras, se bendice el

nombre de España por los salvamentos hechos en alta mar, por los actos de caridad llevados a cabo en las costas habitadas por humildes pescadores.

Es un homenaje que se rinde, no sólo al sacrificio de nuestros marinos, sino también un tributo de gratitud a los hijos humildes de España; y este homenaje y este tributo a las virtudes de nuestra Patria, el pueblo de Vigo amorosamente los acoge y apadrina, enorgulleciéndose de dar forma al pensamiento con el propósito firme de llevarlo a cabo.

Al pueblo español, a quien en momentos de angustia abastecían nuestros marinos; a su Gobierno; a los armadores, que sin la abnegación de aquellos hubieran visto sus buques inactivos en los puertos; a todos, en fin, pedimos su concurso para cumplir este deber que la Patria ha contraído con los hijos que la honraron ofrendándole sus vidas.

Vigo, enero de 1919.

Presidentes honorarios: El Alcaldede de Vigo; El Comandante de Marina; Arthur Nightingale.

Comité ejecutivo: Tomás Mirambell Maristany, presidente; Guillermo Oya, vicepresidente; Estanislao Durán, vicepresidente; José de la Gándara, tesorero; Angel Bernárdez, secretario.»

EL VELER "VIVA"



El brick-berca *Viva* al port de Buenos Aires

A mitjans de desembre de l'any passat va entrar al nostre port, el brick-berca *Viva*. Sortí de Bahía (Xili) el dia 18 de maig i a causa de grans temporals es va separar de la ruta fins arribar a la vista de la costa d'Àfrica. Davant de Rio de Oro va trobar un submarí alemany que el va canonejar. El comandant del submarí obligà la tripulació del veler a abandonar-lo i feu pujar a bord del submarí el capità. Després de moltes explicacions i excuses, aquest va obtenir un passaport del comandant del submarí, podent així continuar el viatge.

A causa de la llarga navegació, els tripulants del *Viva* acabaren els queviures i l'aigua. Trobaren el vapor espanyol *Algorteno* i aquest volia remetre-n'hi, però no va poder fer-ho a causa de la grossa mar. El tripulants del *Viva* no varen tenir altre remei que fer escala a la badia

de Cristianor (illa de Tenerife), des de la qual demanaren socors als armadors senyors Gasóliba, Alvargonzález S. A., d'aquesta ciutat.

El *Viva* fou recollit casualment per un remolcador que el va portar a Santa Creu de Tenerife, on fou apariat al cap d'un mes.

Té 3.000 tones i fou construït a Anglaterra. Fou comprat a Xili per la casa esmentada i està matriculat a Barcelona. A més és el primer vaixell al qual ha estat posada la bandera catalana desde fa molts anys.

La mateixa casa té en camí el *Victoriosa*, de 1.500 tones, que va sortir de Bahía. També ha sortit del mateix port el *Mariposa*, de 2.000 tones, i aviat sortirà el *Cisneros*, de 4.500 tones. Aquests quatre grans velers vindran a augmentar la matrícula catalana.

MARINA MERCANT

Una disposició il·legal

Avui que arrèu s'aixeca bandera de patriotisme, creiem oportú inaugurar la nostra tasca en aquesta Revista, posant a la consideració dels lectors un cas pràctic que palesa que'l veritable patriotisme no's practica allí aon per un deure hauria d'esser-ne la fomal.

Fou el dia 29 d'Octubre de 1918 que en l'orgue oficial del Ministeri de Marina aparegué una disposició ministerial, que mostra el grau de patriotisme de qui la firmà.

La R. O. a que'ns referim ve a destruir tota la legislació actual, que si bé té bastant de rutinaria, posseeix quelcom d'útil i profitós per a la marina comercial.

Fins ara, tots els països del mon tenien com a fonament de llur legislació marítima, la regla—que bé podriem dir-ne axiomàtica—de que'l servei de costa sols podia fer-se per vaixells de bandera nacional ja que, navegant de port a port del país es considera, per una ficció legal, que en llur ruta no abandonen el territori.

Al publicar-se l'actual Llei i Reglament de Comunicacions Marítimes (1909), també es consigna aquest principi econòmic, establint que'l tràfec de passatge i càrrega, en navegació de cabotatge entre ports espanyols, solament podrà fer-se per vaixells de bandera i construcció espanyola.

I a pesar d'això, no'n sabem els motius, s'ha concedit a una Companyia estrangera el que en lloc del mon s'ha concedit mai: el tràfec de cabotatge. La favorescuda és «The Royal Steam Packet Company» i les seves filloles «Mac-Andrew i Companyia», «John Hall Jur» i «Sire Line».

Aquesta concessió, donada sense haver demanat el parer dels elements marítimes, sembla feta a propòsit per a afavorir algú, o per agrair serveis rebuts d'aquells a qui afavoreix. Jamai serà espill de just patriotisme. I a ben segur que no s'ha demanat l'opinió dels elements marítimes per no haver de cedir davant llur argumentació en contra, tal com va passar l'any 1916, quan la Societat Marítima de Vigo va demanar la derogació de l'article 2.^{on} de la Llei de Comunicacions Marítimes (que al començament hem indicat) i tots els organismes als quals es va consultar, amb rara unanimitat, palesaren en la informació oberta, no solament la il·legalitat de la petició, sinó que, d'accedir a que fos un fet, Espanya donaria al mon el cas únic i sense precedents d'abandonar la seva sobirania en l'aspecte que més preuada és.

Els EE. UU., amb tot i tenir destinades al tràfec de la seva extensa costa, vuit milions de tones de registre, conserva per a la seva Bandera aquest servei, excluint-ne els altres països, i ni les perturbacions produïdes per la guerra han pogut variar aquest principi de la reserva del cabotatge, perquè s'enten a tot arreu que de les disposicions donades per a protegir la marina comercial i les indústries amb

ella unides, no n'hi ha pas cap de tanta importància com a la que'ns referim.

Si la concorrencia de la marina estrangera en el servei de cabotatge determinés baixa de preu dels nòlits, encara podria buscar-se alguna atenuant a la R. O. indicada; però teòricament (i també en la pràctica) es comprèn que no pot produir aquest resultat, no perdent mai de vista que avui no hi ha pas a Espanya excés de producció per a tenir que recorre a la marina estrangera per a un servei de transports de la península.

Pel que afecta a les construccions navals del país també és perjudicial la R. O. esmentada. Segons l'actual legislació, els vaixells dedicats al servei de cabotatge han d'ésser construïts a Espanya; per a aquest fi s'estimulava la construcció llur, donant nova activitat a indústries que tenien fins fa poc una vida migrada. Però ara anul·lant-se aquesta disposició, poguent la marina estrangera expulsar-nos de casa, ja no hi haurà interès en que les nostres drassanes construïxin noves unitats i tornarem, poc a poc, al mateix estat inactiu, a la indiferència per a l'indústria marítima.

Què hi fa que's dictin disposicions protectores, que's concedeixin bonificacions a la construcció, si tot just nascuda una indústria, ja's pertorba la seva vida anul·lant el que l'havia creada!

En el ram marítim, passa exactament el mateix que en els demés sectors de la vida espanyola. Desdel punt de mira teòric, podem afirmar que Espanya és un dels països que té més completa i perfecta legislació en totes les matèries; pero també és dels que menys en gaudeix ja que tot sovint el capritxo d'un Ministre, passant per damunt la Llei, prescindint de l'autoritat de les Corts, modifica, capgira o anul·la l'obra del legislador.

Mentre no es restringeixi aquest mal us que de llur autoritat fan els ministres, és impossible anar a una obra profitosa i d'estabilitat.

S'ha anul·lat l'obra realitzada per les Corts enaminada a donar a Espanya una forta i potent marina comercial, i s'ha anul·lat sense compensació, sense que la marina obtingui cap profit, sino pel contrari, puix al realitzar el servei de cabotatge continuarà subjecte a les càrregues i sacrificis que l'Estat li exigeix, i la marina estrangera, en canvi, al fer el mateix servei, no haurà de subjectar-se ni a les disposicions que afecten a tota la marina espanyola, ni obeir el Comité del Tràfec Marítim, ni fer altra voluntat que la pròpia. La situació ventatjosa en que està col·locada, és evident.

Si al menys tinguéssim l'esperança de que aquesta concessió és temporal. Però la R. O. no fixa temps i és provable que sigui per a sempre. Despres d'aquesta ja'n vindran d'altres; la dificultat és començar.

EL PORT DE BARCELONA

LES NOVES OBRES PROJECTADES

A causa de l'anormalitat produïda per la guerra, el port de Barcelona restà paralitzat casi completament pel que fa referència a les obres que s'hi anaven construint per a col·locar-lo en situació anàloga a la dels altres grans ports del Mediterrani. Aquesta paralització va venir determinada per la puja de preus dels materials i inclòs per no haver-hi possibilitat d'obtenir-ne.

Ara la guerra és terminada i al nostre port cal donar-li una empenta més forta que mai per a que no quedi en inferioritat respecte d'altres, car hi ha que tenir en compte que en tots els països vindrà una activitat grossa per a posar-se desseguida en condicions de lluitar novament per la prosperitat econòmica.

Coneguts son ja els propòsits de la Junta del Port respecte les noves obres que s'han de construir aviat. No fa gaires dies que'l diari *La Publicidad* publicava respecte d'elles una entrevista que'l nostre bon amic J. Quintana havia tingut amb l'enginyer cap de les obres del Port, don Josep Ayxelà.

Haviem parlat també amb ell abans d'aparèixer la mentada entrevista i és per això que, a pesar de la publicitat donada als propòsits de la Junta del Port, no volem deixar de transcriure la conversa amb el senyor Ayxelà, tenint en compte la deferència que va tenir-nos i l'importància que representen pel nostre comerç marítim les obres projectades.

Els grans ports—ens deia el senyor Ayxelà—per què estiguin en bones condicions, requereixen quatre elements: capacitat, abrís, facilitats d'amarra i utillatge. El port de Barcelona posseeix els tres primers elements, però li manca molt per a tenir complet el de l'utilatge.

Per a assolir aquest element convé ampliar la dàrsena de carenat, fent-la més gran i dotant-la d'una

quinta secció que permeti el funcionament de les quatre seccions necessàries per a pujar al dic vaixells de 8.000 tones de pes mort. A més cal construir al costat del dic surant, un dic sec de doble entrada i quan comptem amb aquests elements el port de Barcelona podrà satisfer totes les necessitats que en aquest aspecte se li puguin presentar.

El moll de Llevant, que malgrat la seva gran llargada avui apenes s'utilitza, cal proveir-lo de tots els mitjans per a adaptar-lo a que pugui amarrar tota la llarga llista d'efectes que prenen espai al tràfec comercial del port. El mateix moll compta amb un ample terreny que permetrà establir-hi grans tallers de reparació, tant de la Junta del Port com de particulars.

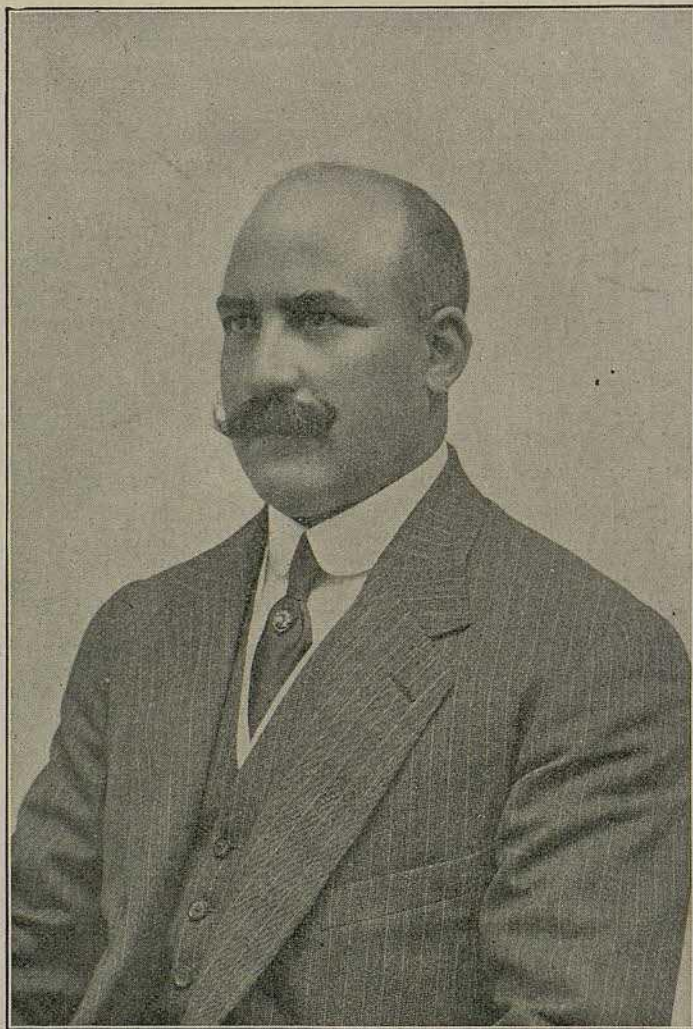
El terreny que comprèn el troç del moll Nou s'arranjarà de manera que permeti l'ampliació dels tallers del *Vulcano* i l'instal·lació d'un gran balneari que construirà la Societat Banys i Esports Marítims, acoblant tot el que avui és Banys de Sant Sebastià.

Els molls de Rebaix, Barceloneta i Dipòsit estan en bo-

nes condicions, que quedaran completades amb l'ampliació de l'utilatge amb grues elèctriques.

El moll d'Espanya és de molta importància, tant per la seva situació com la grandiositat. Caldrà completar-ne l'utilatge amb línies fèrries, adoquinats, grues, etc. Aprofitant l'explanada de la segona aliniació s'hi construiran uns grans dipòsits comercials com els del moll de Muralla que estaran en fàcil comunicació per terra i per mar per a posar i treure les mercaderies. Finalment uns altres coberts el deixaran perfectament utilitat.

La casa de màquines del moll del Dipòsit peca d'una instal·lació massa llarga i per a aprofitar la força hidràulica que produeix, s'establirà de manera que doni el màxim rendiment a les grues. A les que no



En Josep Ayxelà, enginyer cap de les Obres de Port, al qual ha estat concedida la Gran Creu del Mèrit Naval

alcanci es mouran elèctricament. Els molls de Muralla i Drassanes estan en bones condicions. Manca no més l'instal·lació de grues. La porta de la Pau s'ampliarà amb una altra gran escala i al mig de les dues s'hi construirà un pavelló. L'entrada del port serà així digne de Barcelona.

El moll de Barceloneta reuneix grans condicions, tant per la seva llargada com per ésser aprop de la ciutat. S'utilitzarà completament emplaçant-hi cinc coberts a esquerra i quatre a dreta. S'ampliaran les línies fèrries i solament quedarà un pas al mig per a tota mena de trànsit.

Al moll de Sant Bertran s'hi efectuarà una reforma molt important. S'omplirà una part de la dàrsena de manera que la punta dreta s'unirà amb el moll de Ponent. Aquest aixampli del moll permetrà l'emplaçament de vies fèrries sense giratories, cosa que actualment no seria possible. A més quedarà espai suficient per a construir-hi uns grans dipòsits per a cereals.

El moll de Ponent restarà igual i el de Costa servirà per a la descàrrega de carbons, amb espais especials per a la càrrega de carbó de vapor a vagó.

El moll del Morrot ha estat cedit, en part, al Consorci del Dipòsit Franc i la resta serà destinat a les dependències actuals.

Hi ha en projecte l'ampliació del moll del Morrot per a aprofitar la platja de càn Tunis i crear dins la mateixa unes grans drassanes, com són als grans

centres marítims estrangers. També s'hi projecten varis dies secs. Aquestes obres seran protegides per una escollera que abrigarà la zona avui desabrigada de l'entrada del port.

Totes aquestes obres es calcula realitzar-les en un període de 15 anys. Naturalment que's podrien fer amb més rapidesa, però cal tenir en compte que'l port ha de seguir funcionant normalment, per què d'altra manera es causarien perjudicis al comerç. El pressupost assoleix la xifra de 50.000.000, havent-hi confiança de que l'Estat, que casi mai ha donat res, doni ara una forta subvenció. Aquest pla d'obres fou aprovat quan era ministre el senyor Cambó i és de creure que prosperarà l'idea que se n'havia format per a protegir-lo. Cal, però, que encara que'l

comerç de Barcelona hagi de fer un nou sacrifici, aquestes obres es realitzin.



Diploma de a Gran Creu del Mèrit Naval, posat en marc d'or fi, obsequi, junt amb les insignies de la creu, de l'Associació de Navilieres del Mediterrani

ELS SEGURS

Moments difícils

Els moments actuals son en realitat de crisi pels segurs marítims. D'esprés d'haver passat un període d'anormalitat, que tenia l'aspecte de gran benefici pels asseguradors, n'ha succeït un altre de calma, de temensa, de retraïment, que ofereix un contrast extraordinari. Això fa que'l mercat de segurs estigui en una veritable desorientació.

Cal tenir en compte, per una banda, que s'han improvisat una sèrie de construccions navals sense base de solidesa i que s'han de considerar com armaments d'ocasió. A l'assegurar-les s'ha operat una pregonera transformació en les companyies que tenien per base estimar el material d'estabilitat i seguretat, con en temps normals exigeixen els registres. També hi ha que tenir en compte que aquets s'han mostrat més benignes a causa de les circumstancies.

Aquest material defectuós està exposat a molts riscos, donant-se el cas de que al primer any de construcció es perdin vaixells, transformant això els càlculs de les companyies i ocasionant una elevació de les primes. Però aquesta tendència no pot tenir realització completa per què hi ha la competència a que necessàriament es veuen obligades les companyies, les quals, atretes per les ganancies més o menys reals del segur de guerra, varen fundar-se durant el curs de les hostilitats.

Les companyies es troben avui privades de l'aliment que constituïa llur existència i han de formar a la renglera de

les d'abans la guerra i acontentar-se dels riscos normals i naturals i per produir es veuen obligades a desatendre les exigències respecte construccions navals i s'accepten totes com un fet del qual se'n pot prescindir. Les primes de segurs en aquestes condicions no han pujat el que devien i per aquesta causa hi ha desorientació en el mercat de segurs.

El risc de guerra propiament ha desaparegut. El risc de mines se sol assegurar en forma general, però a tipus reduïdíssims, que no son prou per a compensar el desequilibri que s'observa a les primes del risc marítim propiament dit.

Liquidació de companyies

La terminació de la guerra ha provocat la desaparició de la principal font d'ingressos de les Companyies que's dedicaven al segur marítim.

Moltes d'elles s'han apressat a liquidar, havent-hi entre aquestes les *Ultramar*, *Companyia General de Segurs*, *Mediterrània* i *Esfera* aixis com el *Concorci d'Asseguradors de Bilbao*.

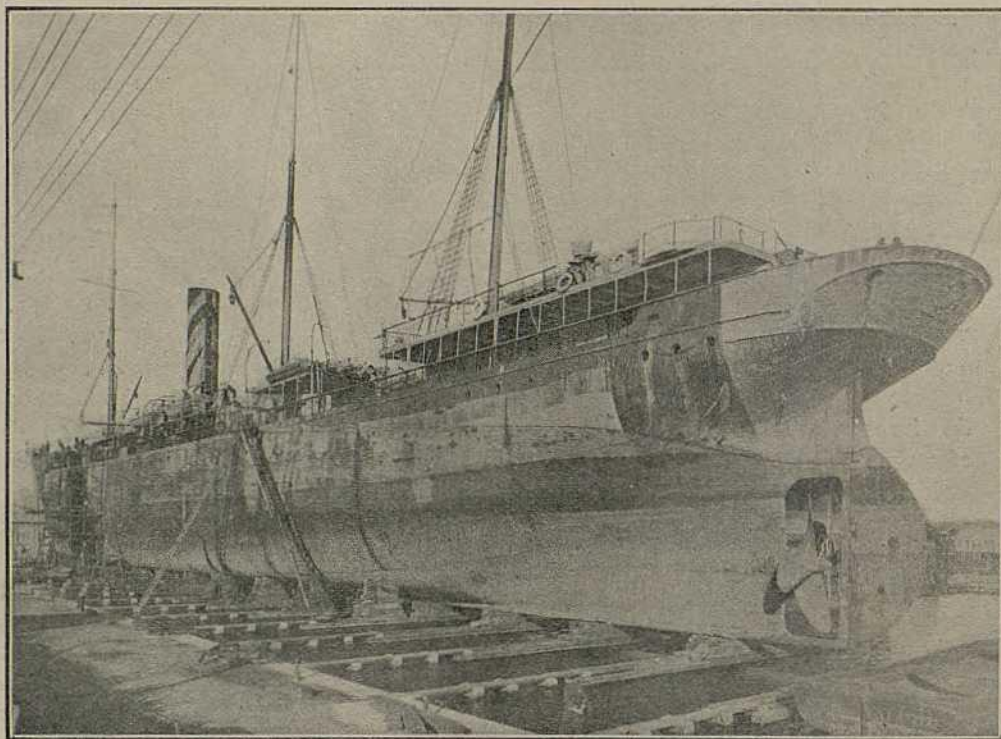
Es creu que altres companyies de segurs marítims seguiràn l'exemple.

Canvi de domicili

La Companyia de Segurs *Wenceslao* ha traslladat les oficines definitives a la Rambla Santa Mònica. 12.

LA REPARACIÓ DEL "PROVENCE"

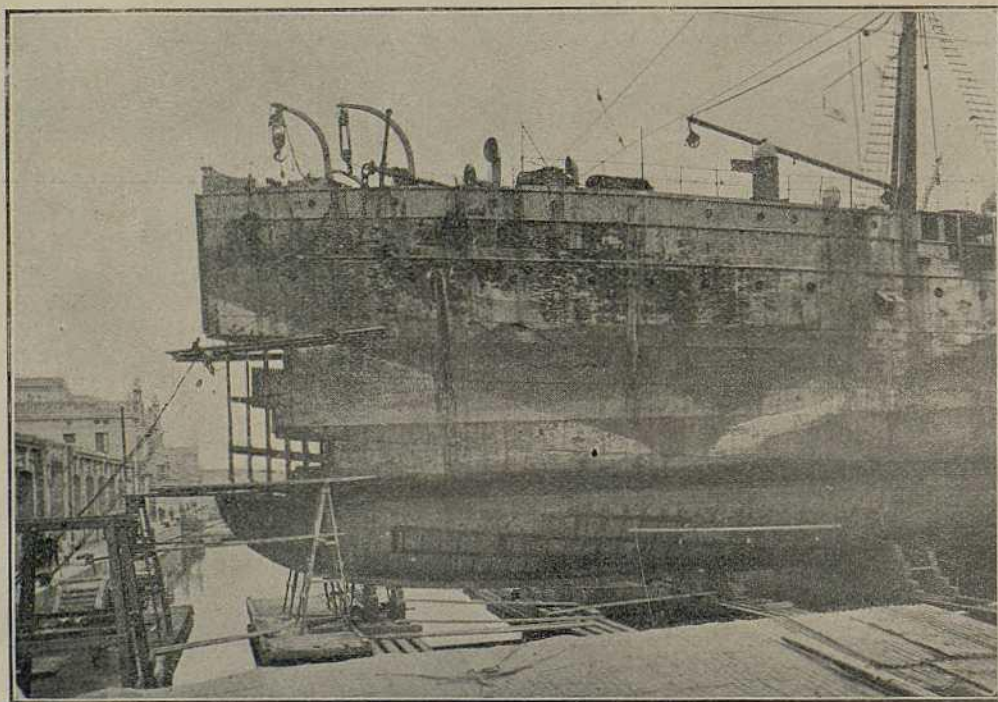
Com recordaran els nostres lectors, pel mes de març de l'any passat fou torpediat per un submarí l'Argentina, mercaderies que s'hagueren de vendre en un encant, havent-se'n perdut molta part.



El vapor *Provence* al dic surant

alemany, davant la platja de Palamós, el vapor francès *Provence*. A pesar del gros esboranc que'l torpeu va obrir-li al costat, amb l'ajuda de les mà-

Desseguida que foren avisades les autoritats franceses de l'accident, es feren treballs per a mirar si podia salvar-se el vapor, i després de moltes nego-



Avaria de proa del vapor *Provence*

quines, pogué arribar a la platja quedant encallat en l'arena, amb la proa ben enfonzada i la popa enlaire. Portava carregament de pells i blat de

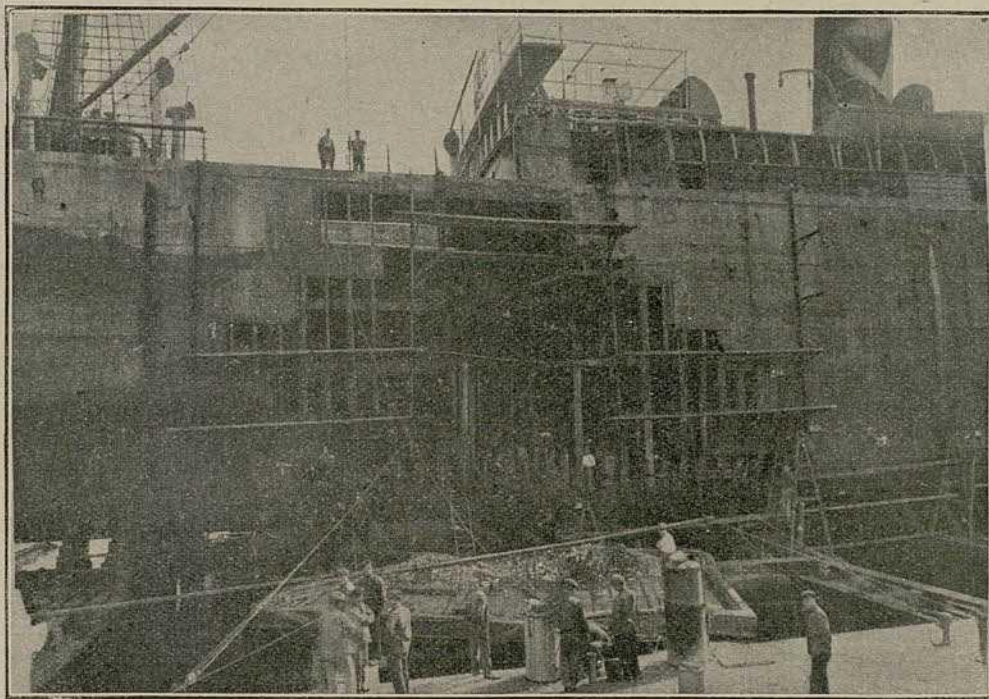
ciacions una entitat sueca de salvament va remetre a Palamós un dels seus vaixells, el *Belos*. Segons tenim entès les condicions de salvament foren pa-

gar 63,000 lliures si el vapor es salvava i no pagar res en el cas de que'ls treballs de salvament resultessin inútils.

Un cop treta la càrrega del vapor es muntaren damunt de les bodegues uns empostissats que pujaven per sobre l'aigüa. Quan aquests empostissats foren ajustats convenientment, el *Belos* començà

ció dels armadors era dur-lo a Marsella. Convençuts de que aquí podia apariar-se perfectament es feu un concurs, adjudcant-se l'obra a la casa Alegret i Orta, la qual es va comprometre realitzar-la en els tres mesos de plaç que s'estipulaven en el contracte.

Quan tingué torn, el *Provence* fou pujat al dic surant, en el qual ha permanescut els tres mesos



L'avaria de costat del vapor *Provence*, després de trefes les portes que la protegien

de treure l'aigüa de dins el *Provence* per mitjà de les seves potents màquines i mangueres, formant aquestes una circumferència amb catorze forats, podent treure 2,000 tones d'aigüa cada dia.

L'operació de fer surar el vapor fou plena de dificultats, però es varen vèncer, quedant llesta a darrers d'agost. A mitjans de setembre el *Provence* entrava al port de Barcelona remolcat pel *Belos*. Per què vingués aquí calgueren informes per a saber si al nostre port hi havien apariadors de prou importància per a apariar el *Provence*, puix la inten-

convinguts i essent-ne baixat completament apariat. El treball fet per la casa Alegret i Orta es considera dels més importants d'Espanya. Aquesta casa havia apariat ja altres vapors abans que'l *Provence*. Els més importants son el *Mouro* i *Serantes*, amb la particularitat de que totes les quadernes velles foren tretes estant els dos vapors fondejats al moll.

L'apariació del vapor *Provence* haurà servit de crèdit a l'estranger de que a Barcelona hi ha intel·ligències suficientment preparades per a resoldre els problemes més difícils en aquesta matèria.

LA PESCA

LES ALMADRABES

Tenint en compte l'extraordinari desenrotlle que de fa poc temps ha adquirit l'exercici de la pesca amb almadraba, el Consell de Ministres ha dictat un R. D. del dia 18 del corrent, que diu:

Article primer. Passaran a dependre del Ministeri de Foment tots els assumptes que's relacionen amb l'explotació de l'indústria de la pesca amb l'art d'almadraba.

Article segon. En els expedients de concessió, explotació i caducitat d'almadraba, entendran d'ara endavant els funcionaris dependents de Foment que aquest Ministeri designi, en substitució dels de Marina, que fins ara han intervingut en aquests assumptes.

Solament s'escoltarà al Ministeri de Marina en els expedients incoats per a l'establiment de nous pesquers i modificació del lloc dels que ja existeixen. Les autoritats del mentat ram de Marina seguiran exercint els serveis de vigilància i policia en la navegació i pesca marítima i corregiran les infraccions que's cometin de les ordenances de l'Armada i reglaments vigents.

Article tercer. En els expedients actualment en tramitació es consideraran vàlides les actuacions realitzades i les diligències que, encara no evacuades, hagin estat ordenades pel Ministeri de Marina; però la tramitació ulterior es farà pels organismes similars del Ministeri de Foment.

LES DRASSANES DE TARRAGONA S. A.

Al port de Tarragona s'hi estan construint unes drassanes que, amb els elements i els propòsits que hi posen llurs directors, prometen convertir-se ben aviat en les més importants que respecte a la construcció i reparació de vaixells hi hagin en tot el nostre litoral.

En la memoria que aquesta societat anònima ha publicat, es parla així dels propòsits que persegueix el seu consell d'administració.

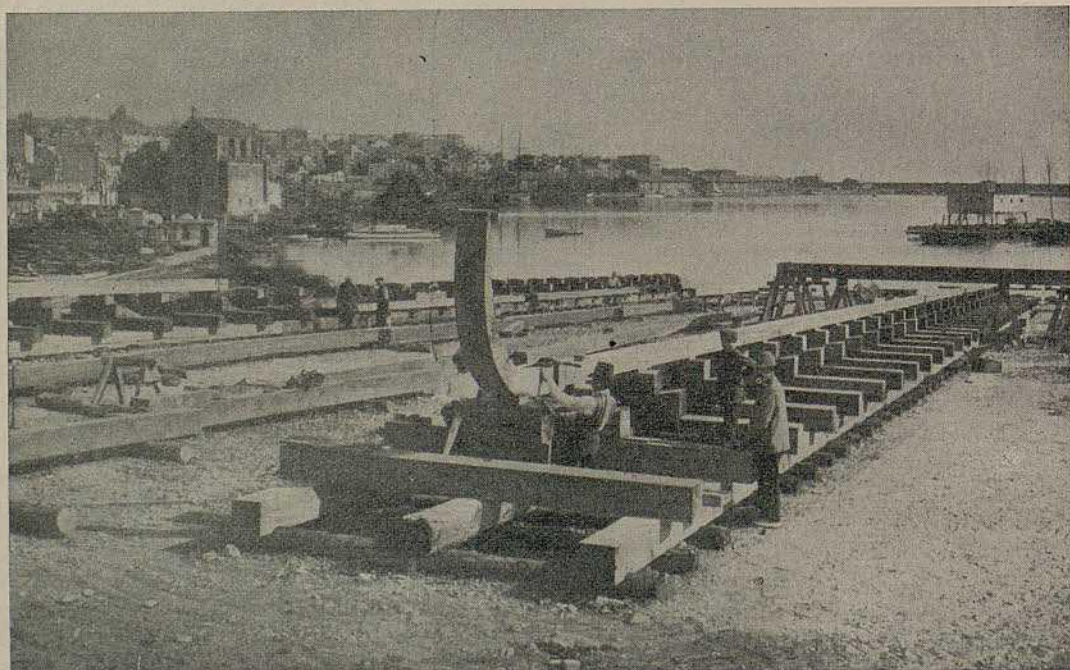
«A les costes del Mediterrani no hi ha actualment cap drassanes proveïdes dels necessaris elements que les facin



Les primeres quadernes al vapor Tarraco núm. 14

La iniciativa i l'organització d'aquestes drassanes, és deguda als patriotes tarragonins, germans Tomàs i Emili Mallol i Josep i Lluís Bonet, els quals s'han proposat convertir, de llur ciutat nadiua, en un centre d'activitat in-

unes, aprofitant les condicions immillorables que reuneixen el port de Tarragona, confiem que no solament mereixeran una acollida entusiasta, sinó que també seran fortament apoiades per tots aquells elements que hagin d'in-



Construcció de les grades

tensa. Ha fet costat als esmentats senyors el Marquès de Monsolís, que per amistat els ha secundat valiosament l'empresa i l'enginyer naval don Jacinte Vez, una de les personalitats espanyoles més competents d'aquesta matèria n'es el director.

dignes d'aquest nom i, per aquest motiu, l'idea de fer-ne intervenir en la seva realització, essent, com seran, una manifestació clara del ressorgiment de les activitats del país i una nova font d'engrandiment per a Espanya en general i per Tarragona especialment».

Les drassanes constaran de:

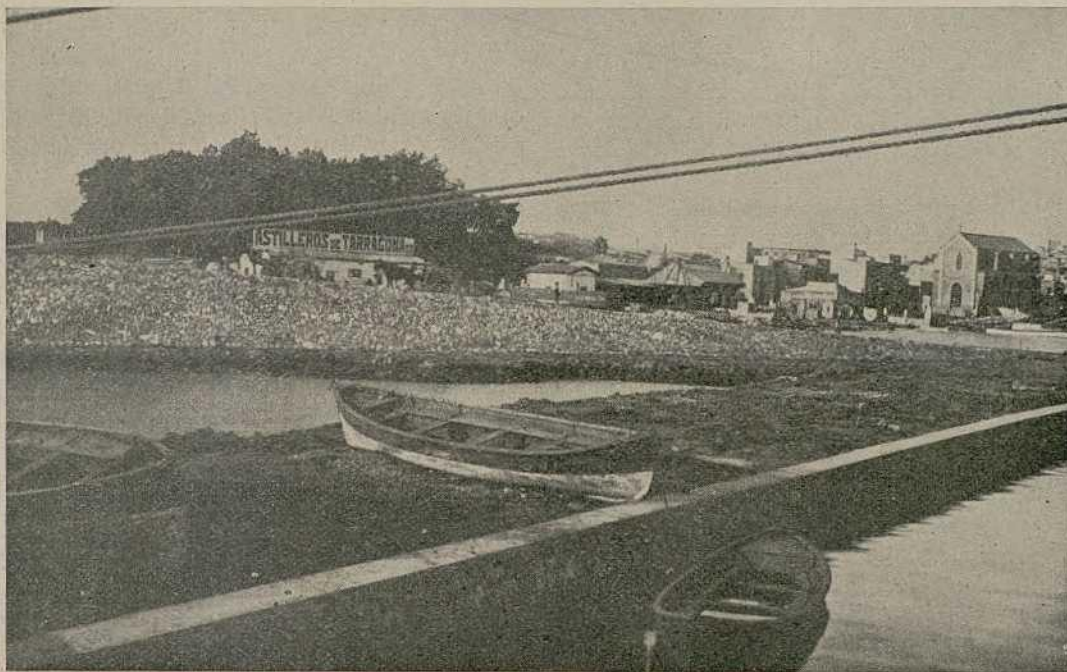
Un gran dic sec de carena i tots els elements necessaris per a la construcció de vaixells amb casc de fusta i d'acer; de fusta pel moment i d'acer quan ho permetin les circumstàncies.

dels, ebanisteria, plomers, pintura, paques, galvanització i electricitat.

Un edifici de socorsos, amb botiquí i infermeria.

Un edifici per a Administració i Central.

I unes xarxes completes de vies per a carreteig i distri-



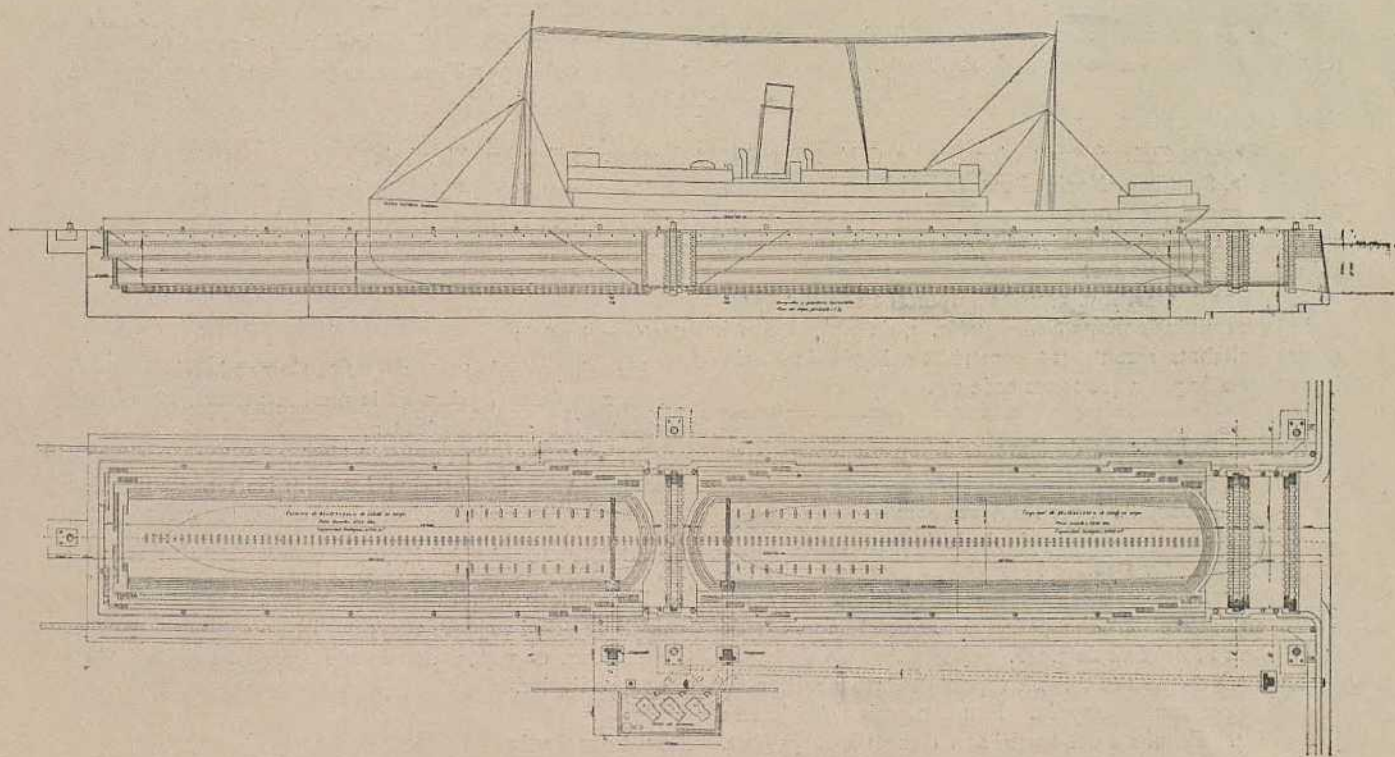
Troç de moll convertit en terraplè

Un taller de reparacions i servei anexe a l'explotació del dic, completament autònom i amb independència absoluta de la ruta de les drassanes.

Una central d'energia per a transformar, i en cas convenient, produir la totalitat de ço que's necessiti per a l'explotació del dic i de les grades per a la construcció de vaixells.

bució d'energia elèctrica, hidràulica i neumàtica, per a comunicacions telefòniques i per a contra-incendis.

Per a obtenir del mar els 42.000 metres quadrats que són necessaris per a l'instal·lació de totes les mentades obres, hi ha projectat un mur de moll que, formant una línia quebrada, va del dic transversal del port a l'àngul Oest de la tanca del varader de la Junta d'Obres.



Projecte del dic sec

Quatre grades de construcció per a vaixells fins 2.500 tones de pes mort, completades amb llurs serveis de grues i carreteig.

Tres grans tallers de maquinaria i caldereria, fusters, ferrers de ribera, amb llurs annexes de sala de galips, mo-

S'està treballant amb molta activitat en la construcció de dos vapors de fusta de 1.200 tones. La col·locació de la primera quilla va tenir lloc el mes de novembre.

Els dos vapors portaran per nom *Tarraco* núm. 1 i *Tarraco* núm. 2.

NAVILIERS I MARINERS

La requisita de vaixells

Preocupa molt als nostres naviliers la persistència de la requisita de vaixells per part del Comitè de Tràfec Marítim. Per ara no's veu terme en la seva actuació i ja sumen 150 els milions de pessetes en concepte de coeficients de navegació.

L'opinió de bona part dels nostres naviliers és la de que caldria canviar-se el procediment que segueix el Comitè de Tràfec Marítim substituint-lo per altre que fos destinar un tonellatge determinat a fer serveis que's considerin indispensables per al proveïment del país i absoluta llibertat d'acció per tota la resta de la marina mercant. Els naviliers podrien posar-se d'acord respecte aquest tonellatge requisat i l'amotillarien de manera que'l vapor no perdés cap dia en espera de càrrega o d'ordre del Comitè, cosa que ara ocorre molt sovint, com també s'evitaria el que haguessin d'anar els vapors en lastre, destinant-los a viatges que solament representarien pocs dies de retras i en canvi compensaria als naviliers de la pèrdua del viatge a preu reduït que efectuaria.

Aquests moments bé pot dir-se que son d'impaciència i sembla natural que la persistència de la requisita no pot allargar-se gaire puix ja en altres països i especialment els Estats Units se'n ha desistit.

Fills de Josep Tayà

Aquesta casa navilera catalana, que compta ja amb sis vapors i alguns velers, ha adquirit dos vapors a Galícia, en construcció, els quals son d'uns 1000 tones cada un.

També ha adquirit els quatre vapors de la Companyia Sevillana, que son el *Santa Ana*, el *Ciervana*, el *Torre del Oro* i el *San José*. Els mentats vapors, representen un total de 5,390 tones de registre brut.

Segurament, els nous vapors, seran destinats també a fer viatges a Itàlia i a les costes de l'Adriàtic.

Nova entitat navilera

Els germans Suárez, que tenien cases a Gijón, Coruña, Villagarcía, Santiago, Marín, Pontevedra i Barcelona, s'han fusionat, constituint una societat que conserva com a sucursals, les esmentades cases. Compta amb un capital de cinc milions de pessetes.

En la part marítima aquesta important societat, posseeix la magnífica corbeta *Suárez núm. 1*, de 3,700 tones i quatre pailebots recentment construïts a la ria de Marín i que tenen de 300 a 400 tones cada un.

Companyia Barcelonesa de Navegació

Aquesta novella companyia navilera catalana va adquirint major desenrotlle i, per les noves compres que ha fet, es converteix en una de les principals de Barcelona.

Ultra els vapors *Paulina* i *Nuria* que ja posseïa, ha adquirit els tres vapors de la casa Larrañaga (linia de vapors Serra) que son el *Juliana* de 2,375 tones; el *Florinda* de 2,078 tones i l'*Adelina* de 3,945.

El vapor *Adelina* és un dels vapors de càrrega millors de la marina mercant espanyola. Fou construït a Anglaterra l'any 1914. Els altres dos també son d'excel·lent qualitat.

Els maquinistes navals

En sessió de Junta general, celebrada el diumenge, 12 del corrent, per la Societat Espanyola de Maquinistes Navals, sota la presidència de don Tomás Méndez, es va el·legir la meitat de la Junta directiva en la forma següent:

President, don Ramón Padró; vice-president, don Josep Martorell; secretari, don Martí Sintès; vice-secretari, (per

renúncia de don Josep Vila Ribot) don Antoni Ruíz; vocals, don Alexandre Conde, don Antoni Tomás, don Ignaci Llopart, don Antoni Lanuza, don Manuel Gómez, don Francesc León, don Joan Freixas, don Guillem Pujol, don Sebastià Covas, don Salvador Maura, don Tomás Méndez, don Antoni Riera i don Lluís Puig Roca.

El Montepio Nàutic Nacional

El dia 8 de febrer pròxim, es reuniran a Madrid els individus que formen la Junta provisional del Montepio Nàutic, així com tots els representants de les entitats del personal que s'acordà podia formar part del dit Montepio.

L'administrador de l'Institut Nacional de Previsió don Frederic Shaw, donarà compte als reunits dels treballs portats a terme, i llegirà els estatuts i el reglament que definitivament han d'aprovar-se.

Els capitans i pilots

En la Junta general, celebrada per l'Associació de Capitans i Pilots de la Marina mercant espanyola, per a l'elecció de la nova Junta Directiva, es votà la candidatura oficial, que és la següent:

President, don Miguel Serra Juan; vice-president primer, don Pere García Encina; vice-president segon, don Calixte Menéndez Arango, secretari, don Julià Amich Bert; tresorer, don Ignaci Riera Rodés; vice-tresorer, don Frederic Martín Mora; vocals, don Jaume Miralles Martí, Josep Maria Jorro Balber, Antoni Bosch Vich, Joan Sabanes Casellas, Antoni Bayona, Ramón Sasalis Nadal, Jaume Roura Cisa, Santiago Jaume, Pere Llorca i Llorca i Joan Más Nonell.

El vapor «Temerario»

Els senyors Freixas i Goletti han comprat per pessetes 600,000 el vapor *Temerario*, que actualment pertanyia a la casa Tayà.

Companyia Transmediterrània

Ha marxat cap a València el vapor *Ruiz Capdepon*, de la Companyia Transmediterrània, el qual, un cop carregat, tornarà al nostre port i inaugurarà el nou servei de Barcelona a Gènova.

Capitans i pilots

Als exàmens efectuats a aquesta Comandancia de Marina per a capitans i pilots de la marina mercant, han estat aprovats els senyors següents:

Per a capitans, don Eduard Jiménez Gil, aprovat per a comandar vapor i veler; don Joaquín Herrera Rabús, don Maxim Fernández i don Josep M. Dabón, per a vapor; don Bartomeu Honab, per a vapor i veler; don Jaume Zaragoza, don Josep Vives i don Vicente Zaragoza, per a vapor.

Per a pilots: don Enric Díaz, aprovat per a exercir en vaixell de vela i vapor; don Antoni Naverán i don Modes, Mancisidor, en vapor; don Joan Mallol i don Ignaci Bast en vapor i veler.

Don Artur Pardo

El conegut i reputat navilier de Santander don Artur Pardo, és retirat del negoci. Ja fa alguns mesos la Premsa va acollir el rumor de que'ls seus vapors *Inés* i *Adolfo* havien estat comprats. Ara ja se sap segur que'l comprador és la casa Allende i C.^a, de Bilbao.

El senyor Pardo és despedeix de tots els que han intervingut i l'han ajudat en el seu negoci, amb un àpat que té lloc el diumenge al Restaurant del Tibidabo.

Festa dels pescadors de Badalona

Diumenge, dia 19, els pescadors de Badalona celebraren una gran festa. De bon matí tots els bots situats a la platja onejaven banderes.

A les deu sortí del Gremi la Junta per a dirigir-se a l'estació a rebre el qui fins ara ha estat ajudant de Marina, don Josep Riera Alemany, al qual el Gremi de pescadors dedicava un homenatge en prova d'agraïment als rellevants serveis prestats en pro de la classe pescadora.

El tren arribà a Badalona a dos quarts d'onze. El senyor Riera fou rebut amb visques i aplaudiments. Tota la llarga comitiva es traslladà al Gremi donant-se possessió a la Junta consultiva local formada pel senyor Riera (presi-

dent honorari), Eugeni Pasquin, Samsó, alcalde, jutge municipal senyor Gili, Miralles, i Vergés.

Després d'efectuada aquesta cerimònia a comitiva es dirigí al teatre Espanyol a celebrar un banquet, al qual assistiren la major part dels pescadors de Badalona.

Després dels discursos, el pescador Carreras, president del Gremi, oferí l'album al senyor Riera i en el qual consta la firma de tots els pescadors, i exposà els beneficis que devien al senyor Riera.

Finalment aquest va tenir paraules d'elogi per al Gremi.

S'alçà l'acte i es dirigí la comitiva a despedir l'homenatjat en mig de visques i aplaudiments.

ELS NÒLITS

Període de calma

Els nostres lectors tindran esment dels nòlits que pel mes de gener foren marcats pel Comitè de Tràfec Marítim, els quals serveixen de base per als naviliers espanyols.

Respecte el mercat mundial apenes hi ha informació i haurem d'esperar altres números per a donar impressions fonamentades.

A ben segur que podrem ésser allavors més explícits per què no hem de trigar a veure com les principals companyies del Mediterrani s'afanyen a embestir noves rutes que requeriran nòlits fixos.

Com a nòlits nous poden esmentar-se aquestes dues cotitzacions:

Newcastle a Barcelona: Carbó: El febrer de l'any 1918 es pagava a 440 xelins la tona i el gener de 1919 s'ha pagat a 80.

Cardiff a Bilbao: Carbó: El mes de març de 1917 es pagava a 300 xelins la tona i el gener de 1919 a 60.

Un informe del Lloyd

Un informe oficial del Lloyd anglès, anuncia que dintre pocs mesos la quantitat de tonellatge a disposició del comerç serà superior a la demanda, en relació amb el tràfec d'abans de la guerra i que els nòlits baixaran, no essent més de dues vegades superiors als que regien abans de la guerra, havent començat ja a iniciar-se una franca baixa.

De llur cotització sembla que sigui cert que el tonellatge mundial total, afegint-hi el dels vaixells que es trobin en països enemics, sigui considerablement més baix que l'existent en juliol de 1914; però actualment és major que el que es calculava cinc anys abans d'esclatar la guerra; no obstant, va en prodigiós augment i dintre d'un any serà major que el que mai hagi existit.

EL TONELLATGE

A l'expectativa

Els preus dels vaixells segueixen essent elevats i per altra part els naviliers resten retrets en efectuar compres esperant la baixa que, si bé trigarà encara, ha de venir.

A Barcelona s'han donat dos casos en pocs dies en els quals s'ha pogut palesar els bons preus a que avui adquireixen els vapors. La Companyia Barcelonesa de Navegació ha comprat els tres vapors *Adelina*, *Juliana* i *Florinda* a raó de 1400 pessetes tona. Cal dir, però, que's tracta de tres excel·lents exemplars que en el període àlgid de la guerra s'haurien venut a 2000 pessetes la tona.

La casa Fills de Josep Tayà ha adquirit a raó de 1200 pessetes tona els quatre vaixells de la Companyia Sevillana, els quals ja porten un seguit d'anys de navegació i per aquest motiu s'explica la baixa de preu respecte dels anteriors.

Quant als velers els preus són també fermes, especialment pels de recent construcció i que porten motor auxiliar. L'ur preu oscila entre 900 i 1000 pessetes la tona.

Han circulat diversos rumors de vendes a Bilbao a bones condicions, afegint-se que's tracta de vapors de petit tonellatge. Per ara no hem pogut saber res en concret.

També s'ha dit aquests dies d'ofertes per part de les drassanes angleses, les quals representen una rebaixa en els preus actuals. S'ha de tenir en compte, però, que'l tonellatge que ofereixen no és disponible sinó a construir sense plaç fixe. S'assegura que dels preus demanats n'hi ha a 25 lliures la tona.

L'impressió general d'aquest mercat és d'espectació. Tant-de-bó quan les circumstàncies siguin bones es confirmi alguns vaticinis que s'han fet respecte possibles adquisicions per part dels nostres naviliers.

LA DUANA

Nou inspector de molls

Sobradament ha vingut de la Direcció General de Duanes l'ordre de trasllat a la Corunya del que durant molts anys ha estat inspector de Molls, don Josep M. Sanjuan. Va venir de Port-Bou destinat a Barcelona i sense pretendre molestar-lo cap mica hem de dir d'ell que la seva actuació al nostre port pot sintetitzar-se en que ha estat sempre propia d'un funcionari complidor del deure però no ha tingut la virtut de l'adaptació a les circumstàncies imprevisibles que sovint tenen més eficàcia que la llei estricta i per a les quals precisa ésser indulgent.

Els funcionaris complidors del deure solen ésser a Espanya absoluts, és a dir, no saben donar-se compte del concepte de funcionaris civils en que són tinguts a Anglaterra. I els funcionaris civils es deuen al públic i han de procurar en tot moment armonitzar-ne els seus interessos.

Per aquesta manca d'adaptació el senyor Sanjuan, home d'alta honradesa, havia estat combatut en diverses ocasions. Nosaltres, a l'ausentar-se de Barcelona, li desitgem coralment que l'encert el guii en el seu nou càrrec.

Ha vingut a substituir el senyor Sanjuan, don Manuel Albareño, procedent també de Port-Bou. Fem vots per què les seves qualitats serveixin per a fer-se càrrec de les necessitats del tràfec del nostre port, en el que a la seva jurisdicció pertany, i que sigui això garantia de perfecte acord entre ell i els interessos del gran comerç de la nostra ciutat.

Oficina d'informació pública

Dies enrra la Direcció General de Duanes va acordar la creació a Madrid d'una oficina d'informació pública.

Sabem que'ls agents de Duanes de la nostra ciutat es reuniran per a tractar d'aquesta qüestió la finalitat de la qual no apareix prou clara.

Reforma de les ordenances de Duanes

El ministre d'Hisenda ha dictat una R. O. en la qual es prepara la reforma de les ordenances de Duanes. Es aquesta una qüestió molt interessant a rasoldre, l'organització de la qual havien demanat moltes vegades les classes mercantils espanyoles, desitjoses de que'l règim duaner espanyol s'adapti a les noves modalitats.

La part dispositiva de la R. O. diu:

Primer. Que's constitueixi una Comissió formada pel director general, com president, i com vocals: un cap d'Administració del Còs pericial de Duanes, designat per la Direcció general; un cap del Còs de carrabiners, nomenat per la Direcció general; un agent de Duanes i un representant de les Cambres oficials de Comerç, Indústria i Navegació, proposats per la Junta Consultiva de les Cambres oficials de Comerç; un representant navilier, designat per les Associacions del regne i secretari amb veu i vot, un cap de Negociat del Còs pericial de Duanes.

Segón. La designació de les persones que han de formar la Comissió es farà pels Centres i Corporacions respectives en un plaç de deu dies per a que pugui començar els treballs amb urgència.

Tercer. En un plaç de quinze dies, a comptar des d'aquesta R. O., es constituirà la Comissió i en el de dos mesos, a comptar des de la seva constitució, remetrà al Ministeri, per conducte de la Direcció general, el dictamen articulat amb els vots particulars, si n'hi haguessin, de la reforma general de les vigents Ordenances de Duanes.

ELS PORTS

BARCELONA

Vaixells de guerra

El dia 17 a la nit arribà al port el submarí espanyol *Isaac Peral*, procedent de Tarragona. Es posà a la banda esquerra del *Pelayo*.

El dia 18, prop de les quatre de la tarda, arribaren també de Tarragona els submarins espanyols A-1, A-2 i A-3 i el torpediner núm. 18.

El A-1 o *Monturiol* quedà abarloat a l'*Isaac Peral*, i els altres dos i el torpediner quedaren amarrats al moll de Muralla al costat del torpediner núm. 1.

Comanda el *Monturiol* el capità de corbeta don Mateu García de los Reyes, el qual demés és cap de l'esquadreta.

L'*Isaac Peral* el comanda el tinent de navili senyor Ferran Carranza.

L'A-2 o *Garcia Cortés* el comanda el tinent de navili senyor Josep Cantillo.

L'A-3 el comanda el tinent de navili senyor Eduard García.

El motiu del viatge dels submarins, és el de venir a recollir la bandera que la senyoreta Guardiola, de la nostra ciutat, ha brodat per al submarí *Monturiol*.

Gairebé al mateix temps que entraven els submarins ho efectuava el cuirassat *Alfonso XIII*, que vingué de Cartagena urgentment.

Comanda el vaixell el capità de navili don Josep Barreia i quedà amarrat al moll de Llevant.

Nou servei ràpid

L'Empresa navilera Basc-Andalusa, d'Ibarra i Companyia, ha pres l'acord d'implantar un altre nou servei ràpid entre aquest port i el de Sevilla.

Sense dèxar els dos serveis ràpids entre Barcelona i el Nord, des dels darrers dies del present mes posarà en servei una línia especial de Barcelona a Sevilla, amb escales a València, Alacant, Malaga i Cadiz, els dijous.

La tornada serà amb igual itinerari que a l'anada, sortint de Sevilla els diumenges.

La Companyia destina a aquest servei ràpid setmanal els vapors *Itàlica*, *Cabo Roche*, *Cabo Prior* i *Cabo Silleiro*.

Moviment de vaixells

Moviment de vapors al port de Barcelona durant els dies 11 al 20 de gener:

Entrades:	De ports espanyols	30
»	De ports estrangers	36
	Total	66

63 son espanyols, 2 anglesos i 1 norueg.

Sortides:	Cap a ports espanyols	34
»	Cap a ports estrangers	20
	Total	54

51 son espanyols, 2 anglesos i 1 norueg.

Moviment de velers al port de Barcelona durant els dies 11 al 20 de gener:

Entrades:	Espanyols	71
»	Estrangers	3
	Total	74

Sortides:	Espanyols	46
»	Estrangers	4
	Total	50

LES DRASSANES

LES NOVES CONSTRUCCIONS

SANT FELIU DE GUIXOLS

Va tenir lloc a la platja de Sant Feliu de Guixols el llançament del nou pailebot *Carlitos*, adquirid per don Carles Mallol.

Te unes 200 tones i va aparellat de dos pals.

EIVISSA

Ha estat llançada a l'aigüa la goleta de tres pals, amb vapor, *Pepita Matutes*, construïda per a l'armador Sr. Matutes a les drassanes de l'Espigó, pels mestres Torres Germans.

Mideix 31 metres d'eslora, 7'9 de màniga i 13 de punta.

Aviat, els mateixos constructors, posaran la quilla a un altre veler de 800 tones, destinat al mateix armador.

Al poble de Sant Antoni s'ha arquejat el veler *Villa de San Antonio*.

Desplaça 145 tones i es llançarà probablement per Sant Antoni.

VIGO

Al poble de Manís ha estat llançat a l'aigüa el pailebot «Vicente Suárez», perteneixent a l'empresa navilera Suárez Germans.

Té 300 tones i mideix 32 metres d'eslora, 6'8 de màniga i 3'60 de punta.

GIJÓN

S'han efectuat les proves de les calderes i màquines del nou vapor «Noria», de 358 tones, construït a les drassanes de Riera destinat als senyors Mackemann i Bargueri, de Bilbao.

SEVILLA

A les drassanes de La Baqueta s'ha llançat a l'aigüa el pailebot «Joselito» de 288 tones, destinat a fer viatges a Amèrica.

VARIA

Les pèrdues navals durant la guerra

El Govern britànic ha publicat una estadística de les pèrdues de la seva marina mercant i de la de tot el món.

El conjunt de les pèrdues, d'ençà del començament de la guerra, fins a darrers d'octubre de 1918 fou de 15.033.786 tones i de 10.848.327 la construcció en el mateix període, havent-hi, per tant, una baixa de 4.204.269 tones.

L'estadística de les pèrdues de vaixells mercants noruegs, dona un total de 829 vaixells enfonzats, que representen 1.240.000 tones.

Han mort 1.155 mariners a causa de la guerra submarina i l'import dels segurs marítims alcança 1.000 milions de corones.

Hi ha la creença de que's demanarà una indemnització a Alemanya.

La marina mercant alemanya

La flota mercant alemanya actual, arriba a quatre milions i mitg de tones.

Els aliats en disposaran, fins que'l Comitè Naval interaliat decideixi definitivament respecte la possessió que ha de tenir.

La represa de serveis

Ha arribat a Brest el pailebot *France* amb 700 passatgers, inaugurant-se així el servei de Nova York per la Companyia Transatlàntica.

També ha entrat a Vigo el vaixell anglès *Deseado*, que ha estat el primer des del mes de març de 1916.

L'arribada del vaixell constituí un esdeveniment.

A començaments de febrer, la Companyia General Transatlàntica francesa, tornarà a reprendre la línia Havre per als serveis de Nova York.

Aviat es normalitzarà el tràfec que amb el nostre port i Amèrica tenien establert les Companyies de transatlàntics franceses i italianes; s'anuncia la pròxima arribada a Barcelona dels vapors italians *Europa* i *Tomaso di Savoia*; i d'un vaixell de la Companyia Fabre Line, el nom del qual s'ignora encara.

A més els nostres lectors seran assabentats del servei regular entre Londres, Gibraltar, Màlaga i Barcelona, que ha començat la Companyia anglesa «The Royal Steam».

Vaixells elèctrics

Mr. Daniels, ministre de Marina dels Estats Units, ha dit davant el Comitè naval del Senat, que d'ara endavant,

les principals unitats de la flota americana seràn mogudes per força elèctrica, la qual cosa els donarà una superioritat respecte dels vaixells d'altres països.

Afegí que el «New Mexico» era el primer dreadnought mogut elèctricament i que al mateix temps serà la unitat més poderosa, puix la seva força elèctrica de propulsió ha sobrepujat la xifra d'assaig. Fou construït per a desenrotllar 26.000 H. P. i en desenrotlla 31.000.

No cal dir la gran transformació que s'operarà en la marina mercant si aquest nou procediment vingués a prescindir del vapor.

L'Escola de Nàutica

L'Escola Nàutica és fora de Casa Llotja, havent-se refugiat a l'«Associació de Sant Rafel per a protecció d'Emigrants», situada al carrer de Cristina.

Circulen rumors que l'esmentada Escola va a la liquidació.

El «Begoña 6» encallat

Davant la illa de Pedra, a quatre milles de la restinga, coneguda per Punta-Larga, ha encallat el vapor *Begoña 6*, de la matrícula de Bilbao.

El vapor procedia d'Avilés, en lastre, dirigint-se a Freijó per a carregar pins.

Per l'hora en que ocorregué l'accident, que fou de pleamar i amb trómgol, és tem que els treballs iniciats per al salvament del casc no donin resultat.

La tripulació està sens novetat.

Naufragis i accidents

El vapor francès *Marguerite* ha naufragat en aigües angleses, salvant-se la tripulació.

— El vapor norueg *Standart* remolcà fins a l'Havre el vaixell de pesca *Alexandre Marie*, de Dunkerque, que trobà abandonat a vint milles de Barblour.

No s'ha sabut res dels mariners que'l tripulaven.

Institut d'Estudis Catalans

Premi Monturiol

L'Institut d'Estudis Catalans convoca el «Premi Monturiol», de dues mil pessetes. Per a optar-hi serà necessari presentar, abans el 31 de març de l'any corrent, un treball sobre estudis o treballs tècnics referents a la navegació submarina.

COMPANYIA TRANSMEDITERRANIA

Estatge social: **BARCELONA** - Passatge del Comerç, 1 i 3

Representació a **MADRID** - Plaça de les Corts, número 6

SERVEIS COMERCIALS

Línia regular setmanal entre els ports del Mediterrani i els del Cantàbric

Sortides de Barcelona tots els dimecres cap a València, Màlaga, Càdiz, Huelva, Vigo, Villagarcia, Coruña, Pasajes, Bilbao, Santander i Musel, retornant d'aquest darrer port cap a Coruña, Villagarcia, Vigo, Màlaga València i Barcelona.

— Línia de Barcelona - Sevilla —

Sortides de Barcelona tots els diumenges cap a València, Màlaga, Càdiz i Sevilla, sortint d'aquest darrer port tots els dimarts cap a Càdiz, Cartagena, Alacant, València, Tarragona i Barcelona. ☞ Servei setmanal entre els ports del Mediterrani i Melilla, Rio Martini i Ceuta, sortint de Barcelona.

Serveis eventuais de gran cabotatge : Serveis de navegació de altura entre els ports d'Espanya i de Cuba i Amèrica del Nord

Serveis de Correus entre Càdiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas i Santa Cruz de la Palma, fets pels vapors de la Societat Navegació i Indústria. Sortides de Càdiz cap a Canàries tots els dies 4, 11, 19 i 26 de cada mes, i de Sevilla cap a Càdiz i Canàries tots els dies 2 i 17 de cada mes.

FLOTA DE LA COMPANYIA

A. Cola. — Antonia. — A. Làzaro. — Antonio Ferrer. — Ausias March. — Cullera. — Barceló. — Tordera. — Comercio. — Cabañal. — Juan de Joanes. — Canalejas. — Fèlix Pizcueta. — General Fernández Silvestre. — Cirilo Amorós. — Tintoré. — Grao. — C. Sorni. — Jàtiva. — S. Giner. — J. B. Llovera. — Marques del Campo. — J. J. Sister. — Ruíz Capdepón. — Marques del Turia. — Jorge Juan. — Peris Valero. — Sagunto. — Poeta Querol. — Torreblanca. — Teodoro Clorente. — Pérez Pujol. — Vicente Ferrer. — Españaoleto. — Turia. — Vicente La Roda. — V. Puchol. — Francolí. — Villarreal. — Tambre. — Aragón. — Andalucía. — Castilla. — Cataluña. — Navarra. — Canàries. — Hespèrides. — Atlante. — Delfin. — Reina Victoria. — Jacinto Verdaguer. — Joan Maragall. — Torras y Bages. — Roger de Flor. — Rius y Taulet. — Romeu. — Capitàn Segarra.

En construcció:

Escolano. — Escalante. — Guillem Sorolla. — Poeta Arolas.

Tallers de reparacions navals a València (Tallers Gómez)
i a Barcelona (Tallers Nou Vulcano)

Drassanes de construcció naval
: : : en El Grao de València : : :