

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 28 DE FEBRER DE 1919

NÚM. 3

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

L'AVENIR DE LA NAVEGACIO A VELA

Un dels més interessants problemes de l'actual moment marítim és, sens dubte, el relacionat amb la marina velera.

L'increment enorme que en pocs anys ha prè la construcció de vaixells a vapor, ha portat el convenciment, a molts dels interessats en negocis de mar, que la navegació a vela estava destinada a desaparèixer, sinó del tot, en gran part, molt especialment la de les grans línies.

Els principals arguments amb que's fonamenten els que això suposen, son ben coneguts, i, en essència, es redueixen a que l'excés de vapors i l'economia que tenen en llur consum les màquines marines modernes, indubtablement faran que'ls comerciants no acceptin el transport de llurs articles més que en vapors, ja que'l preu dels nòlits (una vegada la situació actual es vagi regularitzant) tindrà molt petita diferència pels vapors que pels velers, i en canvi el temps que'l transport duri serà molt més crescut en els vaixells a vela que en els que utilitzin el vapor.

Altra de les causes, i no la menys important, és la manca de personal especialitzat en el maneig de velers.

Es comprèn que, tal com està la navegació, actualment el mariner, per poc que pugui, busca lloc als vapors, en els quals sobre tot si té pràctica de navegació a vela—ço que equival a dir si és mariner en el veritable sentit del mot,—és molt sol·licitat. Resultat d'això n'és el fet de que per cada mariner verament apte pel treball d'un veler se'n troben vint, o més, que no tenen la més petita pràctica de la qüestió. I com que'ls vaixells han de navegar, s'embarca personal en la seva majoria tan desconegedor de la tasca que ha d'acomplir, que aquesta, en circumstàncies difícils, es fa impossible.

Conseqüència lògica del fet és que la plana major de la tripulació sofreixi enormement, i que'ls Capitàs i Pilots, per molta afició que tinguin a la navegació, sols s'embarquin en velers quan no els hi es possible fer-ho en vapors.

Tenim, doncs, contra el veler, el gran nom-

bre de vapors construïts i en drassana i la manca de personal nàutic i mariner. Aquest és generalment el sentir de la majoria dels que en assumptes de mar intervenen. Nosaltres no estem d'acord amb els que això creuen. La marina velera no està destinada a morir, i la defensa que de la seva existència es farà serà tan gran i tan ben dirigida que, al nostre entendre, esdevindrà una rival molt més important de la marina a vapor que no era abans del començament del conflicte que durant prop de cinc anys ha trastornat totes les marines del món.

Ja fa alguns anys que s'està iniciant la transformació de la marina a vela en el sentit de que, amb una despesa relativament poc elevada, puguin els velers escursar sensiblement la duració de llurs viatges, ço que's tradueix en un major rendiment econòmic dels mateixos, i els posa en millors condicions per a lluitar amb els vapors. Això sols podia obtenir-se de dues maneres: o tenint remolcadors a llur disposició als llocs en els quals el pas d'un canal o d'un estret fa perdre a vegades setmanes o mesos enters, i en els que és indispensable travessar una zona de calmes o persistents vents contraris; o millor encara, dotant els vaixells de mitjans auxiliars de propulsió independents del vent.

Els primers vaixells a vela als quals s'ha instal·lat, a Catalunya, el motor auxiliar, han estat els de cabotatge, per als quals el poguer fer ràpidament viatges desde les nostres costes a les de França, durant la guerra, representava un benefici tan gros, que, moltes vegades, en un sol viatge cobraven nòlits molt superiors al preu que tenia el vaixell abans de la guerra. Però els armadors ho feren tan sobtadament, i la major part de vegades tan mal aconsellats, que'l motor més que un mitjà de propulsió, era un destorb; hem vist perdre's a les boques dels ports velers dotats de motor, el qual, al precís moment en que'l vaixell en tenia més necessitat, no ha funcionat.

Altres han instal·lat motors que sobre no

donar als vaixells més que una marxa irrisòria, tenien un consum exorbitant. Però tots aquests casos són molt propis del començament d'una innovació i no és pas duptós que d'aquí un o dos anys la nostra marina velera, que sortosament a Catalunya té tendència a créixer, estarà definitivament orientada en relació al mitjà de propulsió auxiliar més apropiat i econòmic per les seves necessitats.

Escursant la durada dels viatges tornarà la marina velera a tenir el personal que requereix, puix no és pas aventurat afirmar que, donades les majors comoditats que en proporció troben els nàutics als velers, i essent més distreta la navegació a vela, el personal es sentirà atret per ella.

A més els preus del carbó seran bastant més elevats que abans de la guerra i, per tant, tot i

comptar amb un regular augment de despeses motivades pel motor auxiliar, sempre quedarà un bon marge per a competir amb la navegació vapor.

Augurem, doncs, un bon avenir a la marina de vela, i felicitem-nos de que a Catalunya s'hagin instal·lat importants drassanes destinades a velers. Sols manca als armadors i constructors de dita classe de vaixells un bon acert en escullir l'aparell i el motor auxiliar.

La primera qüestió la solventaran desseguida si es volen pendre la molestia de consultar una persona nàutica entesa en l'aparellament. Quant a la segona, no és complicada, però requereix un estudi conscient de la mateixa.

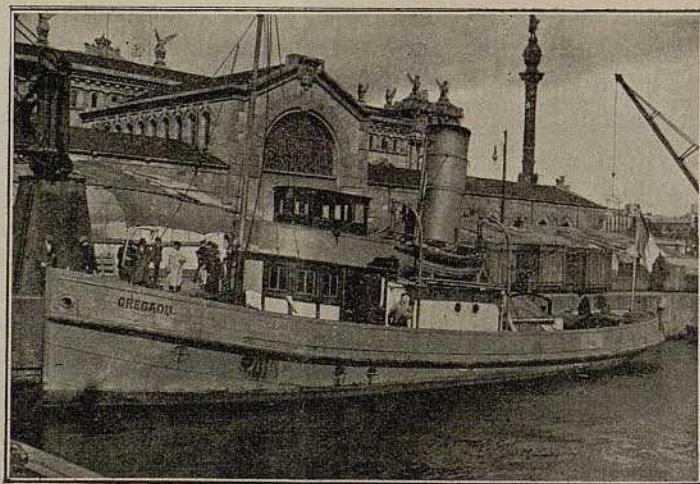
En un pròxim article ens ocuparem dels motors adequats per als nostres vaixells.

JAUME FONT MAS

L'ESTABILITAT DEL PERSONAL

La gent de mar, allunyada de la vida ciutadana i disgregada entre ella per raó de la seva missió que la porta errant, sense itinerari periòdic les més de les vegades, amb col·locacions insegures i un avenir més insegur encara que les seves col·locacions, es mou sols dins d'un oportunisme exagerat que vé a resoldre la seva qüestió econòmica per un mes o per un viatge, trans-

peses d'hostatje, de vegades correatje de l'embarcador i el que és pitjor encara, l'ociositat amb les seves perniciosos conseqüències, problemes tots que han estat debatuts i que han donat lloc als casals marítims com a recurs per a sotstreure de l'explotació dels traficants als mariners desenfainats. Semblant inestabilitat no convé ni als mariners ni als naviliers, puix als perjudicis dels



El remolcador francès *Grégaou*

corregut el qual torna a presentar-se l'etern problema del nou embarc amb mires a les majors ganancies que en aquells moments poden obtenir-se davant el contingent del personal disponible i l'estat pròsper o caduc del tràfec marítim.

Aquest transbord tan sovintejat reporta des-

primers hi ha que afegir la pertorbació que porta als interessos dels segons un sovintejat canvi de tripulació; i si a cap de les dues parts contractants pot afavorir aquest sistema, en part irremediable a causa de la paralització o amarrada de naus, tot el que vingui a facilitar una llarga permanència de les dotacions en llurs respectius vai-

xells, beneficiarà als mariners amb un estalvi directe de moneda i als naviliers amb una millor conservació del material, que a la fi ha de traduir-se també en una economia capitalisable.

L'idea de previsió per a obtenir un retir a la vellesa, o deixar una pensió a la família, potser caldria utilitzar-la com a mitjà per a refrenar aquesta indiferència o mutació de personal ja esmentada. Anant com anem a la realització pràctica del Montepiu Marítim, sota la tutela de l'Institut Nacional de Previsió, i convenint encarrilar el desentrotlle de la nova entitat, incli-

nant-hi a la marineria en primer terme per ésser la que amb més dificultat conreua l'estalvi i la que més necessitada d'ell ha de trobar-se, tal volta fóra d'una utilitat efectiva el consignar com a

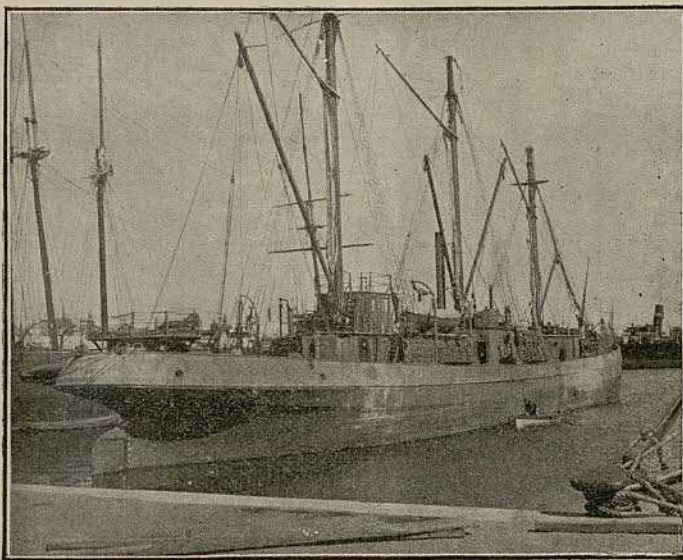
condició d'embarc el pertènixer al Montepiu, acceptant, en canvi, l'obligació de beneficiar-los amb la meitat de la quota que's convingui amb caràcter general, la proporció de la qual podria

anar augmentant-se després d'un determinat temps d'embarc del tripulant amb bona conducta i segons els seus mereixements.

Avui que en el món es remou aquesta qüestió d'organització de treball i retir, cal emprendre amb mireres a la mateixa una acció decisiva per a que les normes d'equitat siguin acollides per tot-hom i trobin a la fi, en la propia

conciència de mariners i naviliers, la més ferma garantia de perseverancia en una obra humanitaria que sigui lloada per tots.

EMILI SOLÀ



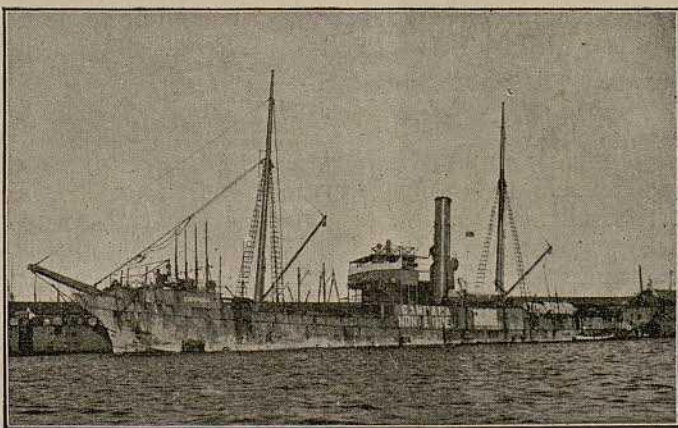
La xalana francesa "Arbousier" al nostre port, que ha vingut remolcada pel *Grégaou*

Les variacions del preu dels vaixells durant la guerra

El preu dels vaixells ha experimentat des del començ de la guerra una alça superior a la de la major part dels altres objectes de canvi. Si hom fa abstracció de les causes d'ordre general, com l'emissió per els diversos Estats de quantitats enormes de bitllets de Banc, es regoneixerà com raó principal evident d'aquest augment dels preus, la minva del tonelatge disponible, ocasionada per les pèrdues de la guerra i les requisites militars. Aquest moviment d'alça ha estat, com és de suposar, estrictament relacionat amb la puja dels nòlits que en conjunt té els mateixos orígens. Altrament l'amplitut i rapidesa d'aquests moviments, ha variat d'un país a l'altre, segons que la legis-

lació de guerra hagi limitat més o menys, als propietaris de vaixells, la facultat d'aprofitar-se de les circumstàncies. La prohibició d'exportar els vaixells, la taxa màxima dels nòlits, i, sobretot, les requisites generals, han exercit una acció considerable sobre els preus.

Per al més important de tots els mercats de vaixells, el d'Anglaterra, la gràfica que publica periòdicament el *Fairplay*, dona una vista de conjunt molt justa del moviment dels preus, prenent per exemple un dels tipus de vaixells més rebuscats, un vaixell a



El veler uruguai *Campana* convertit en vapor

vapor de càrrega, nou, de 7,500 tones de pes mort. Les xifres citades més avall permetran reconstruir aquesta gràfica començant el 1 de juliol de

de 1914. Abans d'aquesta data, i reculant fins a 1898, les fluctuacions havien estat molt nombroses entre els dos punts extrems. Ll. 8-2 per tona a darrers de l'any 1900, i Ll. 4-16 a mitjans de l'any 1908. La tona aquí s'enten i s'entendrà, fora que s'indiqui el contrari, per tona de pes mort.

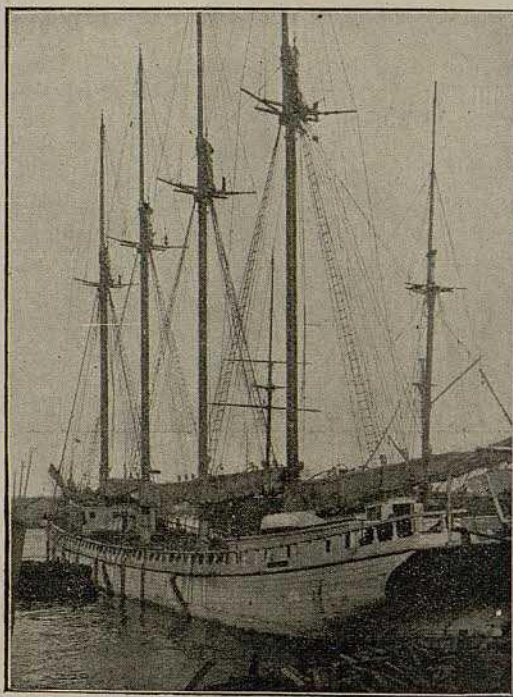
En esclatar la guerra, els preus havien baixat quasi al nivell de la darrera de les xifres citades. Un vapor de càrrega nou, de 7,500 tones, no es venia més enllà de Ll. 42,500, és a dir, Ll. 5-2 la tona, i durant els primers mesos següents, difícilment es trobaven compradors. Poc després l'alça es començà de sentir. A últims de 1914, la tona del mateix tipus valia Ll. 8, pel juny de 1915, Ll. 11, pel setembre, Ll. 12-10 i pel desembre del mateix any Ll. 16-13. En començar l'any 1916 s'accelerà el moviment de pujà. Pel març el valor del vaixell prè com exemple, es podia calcular a raó de Ll. 21-7 la tona, i pel juny es podia pendre per basa la xifra Ll. 24. Les disposicions adoptades pel «Board of Trade» a l'agost de 1915, per limitar la venda de vaixells, deturaren sensiblement l'alça.

A mitjans de desembre, s'assolí la xifra de Ll. 25. Fou el màxim. La requisita general, acordada al principi del 1917, va fer baixar els preus del mercat, per primera vegada des del començ de la guerra. Per l'abril de 1917, el vaixell triat per exemple hauria valgut a raó de Ll. 24-18 la tona si era dels que no havien entrat en la requisita, i son preu hauria estat inferior si era dels requisats. Al 1.^{er} de gener de 1918, requisat com quasi tots els vaixells de vapor, son preu no passava de Ll. 22. Cap a primers de Juny els preus experimentaren un moviment d'alça degut a l'elevació de la taxa de requisita i altra vegada s'arribà a la xifra de Ll. 24. Sembla que la pau ha de determinar un descens notable en els preus; ja s'anuncia que les drassanes britàniques podran acceptar sense traves les comandes dels armadors particulars, i a tot el món s'obira un pròxim descens del cost de construcció. Quan es firmà l'armistici, un vaixell de transport de dos ponts, de 8.110 tones, fou venut pel Govern anglès al preu de Ll. 22-4, i una setmana després altre vaixell d'un sol pont, amb característiques quasi iguals fou cedit a raó de Ll. 19-4 la tona. Altrament aquests bastiments restaran requisats bastant de temps i en les mateixes condicions exactament que les al-

tres unitats mercants angleses. En canvi no podran ser venuts en dotze mesos sense l'autorització del «Shipping Controller», per tal d'evitar que siguin objecte d'especial especulació. La construcció d'aquests vaixells ha costat a l'Estat britànic a raó de Ll. 15 a Ll. 18 la tona de pes mort.

Els preus de compra darrerament concentrats, fins els més baixos i tot semblen bon xic

difícils de justificar si hom considera que els vaixells anglesos probablement restaran requisats bastant de temps encara per a que es pugui aprofitar en part del període de prosperitat de l'armament, esperat avui com ben pròxim, però de curta durada. La producció mundial de vaixells és en camí d'assolir una xifra tal, que les demandes de tonellatge trobaran excés d'ofertaments tant bon punt les condicions econòmiques hagin reprès l'equilibri que tenien abans de la guerra. El vaixell de 7,500 tones que avui val Ll. 150.000, podrà baixar, sinó a les més mínimes xifres registrades en altre temps, al menys a Ll. 60.000, posem per cas, o sigui, a Ll. 8 la tona. Per a amortitzar la quantitat de Ll. 90.000, en el curt ter-



Pallebot nord-americà Azua, de nova construcció, que ha vingut de Nova York en 30 dies, portant carregament de dogues.

mini comprès entre la fi de la requisita i la baixa dels preus del nòlits, tenint en compte els impostos actuals, caldrà que l'armador pugui noliejar son vaixell a preus sumament elevats.

Per a determinats tipus de vaixells, els preus s'han pogut separar bastant de les xifres relatives al vaixell de càrrega corrent que ens han donat la linia general de les fluctuacions dels preus. Els liniers s'han pagat amb prima perquè pot dir-se que quasi no se'n construeix cap actualment. Els vaixells, als quals ha afectat menys la requisita, petits vapors i velers, s'han venut encara a més bon preu que d'altres construïts a la mateixa data. Així, dos vapors de 1,146 tones, construïts en 1915, han estat pagats, l'un a raó de Ll. 39-6 pel gener del 1917, l'altre a Ll. 50-4 la tona, un mes més tard, és a dir, amb alça manifesta, quan els preus dels grans transports baixaven, en el ben entès que cap d'aquests cassos ha tingut res d'excepcional. En quasi tots els exemples que havem retret, referents a vaixells venuts de segona ma, el comprador paga a molt bon preu la facultat de disposar immediatament del vaixell. Si el comprador encarrega un vaixell a unes drassanes, pot tancar el tracte en condicions menys oneroses, però la data de l'entrega és llunyan i

incerta, fora que es comprometí a pagar un es- creix per l'acceleració dels treballs. Durant l'any 1917, els constructors britànics han acceptat comandes de llurs compatricis al preu de cost, o sigui aproximadament unes Ll. 16 la tona de pes mort, salvant, però, els augments ulteriors dels salaris i dels materials. Això no vol pas dir que les cases constructores no hagin buscat l'ocasió d'aprofitar-se de l'augment de la demanda. Poc temps després de la firma dels contractes que esmentem, els constructors dels Estats Units contractaven amb armadors noruegs la construcció de grans transports per a després de la guerra al preu de Ll. 25 la tona, augmentat dels milloraments eventuais dels salaris i dels materials. És interessant l'actitut d'aquests industrials que en els contractes estableixen una sensible diferència entre els seus compatricis i llurs clients estrangers. L'Estat anglès aplica també un principi anàleg en les vendes dels vaixells-típus. Admet als estrangers com a compradors, però els fa pagar la tona de pes mort tres o quatre lliures esterlines més car que als nacionals, mantenint, però, el vaixell requisat en les mateixes condicions que si hagués estat venut a un subdit anglès. Als Estats Units, on les restriccions han estat molt més tardanes que no pas a Anglaterra i on els armadors han estat tractats menys durament per l'Estat, les fluctuacions dels preus dels vaixells han presentat un aspecte ben diferent. A mitjans de l'any 1917, un vaixell nou podia pagar-se a Ll. 60 la tona de pes mort, i al començament del 1918 es pagava fins a Ll. 75 la tona.

També cal remarcar que als Estats Units, els preus a que han contractat les cases constructores, han restat inferiors als de revenda de vaixells nous.

Cap el 1.^{er} de gener de 1917, els armadors noruegs encara podien fer comandes als constructors americans a raó de Ll. 39 amb termini d'entrega assats curt, o bé a raó d'un preu que oscilava de Ll. 27 a 31, amb terminis d'entrega que anaven a la fi del 1918. En el segon semestre de 1917, els encàrregs fets per la Societat de la Flota

de Socors «Emergency Fleet Corporation», amb les drassanes particulars dels Estats Units, foren clòsos al preu mig de Ll. 33 la tona per a vaixell d'acer. A mitjans del 1918, els vaixells que construïa l'Estat americà li resultaven a Ll. 40.

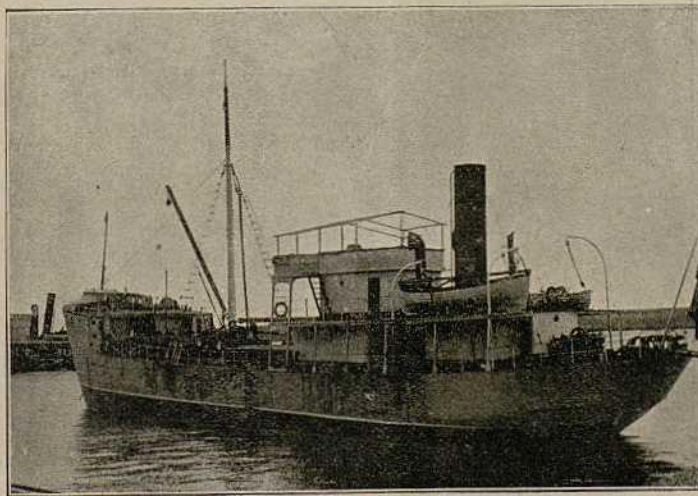
El Japó és, entre les grans potències marítimes, aquella en la qual els armadors han estat subjectes al mínim de restriccions i de riscos en l'exercici de llur indústria. Això explica, de

certa manera, l'enormitat dels preus assolits a aquell país. Pel setembre de 1916 es pagava un vapor nou a raó de 300 yens (Ll. 32) la tona i pel juny de 1917 a 550 yens (Ll. 58-10). Pel mes de novembre següent, vaixells de 9,000 tones, a punt de ser entregats, foren venuts a Ll. 76. Pel juny del 1918, un vaixell d'un tonellatge anàleg, en disposició d'ésser entregat per l'octubre, fou cedit al preu de Ll. 82; després altre vapor de 9,000 tones, igualment en condició de ser entregat per l'octubre, fou venut a la «Nippon Insen Kaisha», a raó de 900 yens (Ll. 96). S'arribaren a fer oferiments a 1,000 yens i més i tot (Ll. 107 i 110) per vaixells nous de les mateixes dimensions. Les taxes de nòlits que han regit a l'Extrem-Orient serveixen relació amb aquests preus. La xifra de Ll. 4 la tona per mes no ha estat cosa extraordinària, i vaixells de 2 a 3,000 tones han estat noliejats aproximadament a Ll. 6.

Els neutrals de l'Europa, sense haver conegut uns preus tan elevats, n'han consignat de ben superiors a la màxima que hem senyalat per a els Estats Units. Pel que toca als Països-Baixos, les taxes d'indemnització convingudes entre els Governos anglès i americà d'una banda i el d'Holanda per l'altra per a els cassos de pèrdua de vaixells neerlandesos, donen interessants indicacions. Aquestes taxes son calculades a base del tonellatge brut i no segons la tona de pes mort. Doncs no poden ser comparades amb exactitut amb les que hem consignat, però si no s'arriba a una aproximació molt ajustada, hom pot reduir-les d'un terç per a tenir una idea del preu corresponent a la tona de pes mort. Els vaixells holandesos enfonsats, que no tinguessin

més de deu anys seran reintegrats a raó de Ll. 75 tonellatge brut, els que tenien d'onze a trenta anys ho seran a base de Ll. 60 i els altres, fins a trenta nou anys, a raó de Ll. 52-10.

Un acord per l'estil d'aquest, convingut amb Suècia, comporta idèntiques condicions en els preus. En aquest país el Ministeri de Comerç ha establert per a cada semestre un preu mig dels vapors comprats pels



El vapor *Tavira*

seus subdits a estrangers o a suecs, tenint en consideració només que els vaixells de més de 500 tones netes i de 25 anys com màxim. Les xifres son donades per tonellatge net; disminuint-les de tres quints s'obindrà una aproximació vaga del preu de la tona de pes mort, en el ben entès, però, que aquesta valoració no té altre objecte que fixar les idees. Els preus indicats pel Ministeri de

Comerç suec, posat a lliures esterlines, són els següents:

1. ^{er} i 2. ^{on}	semestre 1914.	Ll.	6	la tona neta
1. ^{er}	semestre 1915.	Ll.	16	—
2. ^{on}	—	Ll.	18	—
1. ^{er}	— 1916.	Ll.	20-10	—
2. ^{on}	—	Ll.	41	—
1. ^{er}	— 1917.	Ll.	48	—
2. ^{on}	—	Ll.	71	—
1. ^{er}	trimestre 1918.	Ll.	105	—

En aquest període de forta alça, els preus dels velers de ferro han estat inferiors a la meitat poc més o menys dels precedents, mentre que el dels velers de fusta, en línies generals, han arribat quasi al terç dels preus dels vapors.

Pel que toca als vapors nous, durant la guerra han estat pagats a Noruega i a Suècia, fins a Ll. 60 i 65 la tona de pes mort.

MARCEL LACROIX

(De la *Revue de la Marine Marchande*, París, desembre 1918)

EN JOAN QUINTANA

Els amics de CATALUNYA MARÍTIMA han volgut fer-me l'honor de que jo parlés d'En Quintana, aixís a seques, tal com ell volia que li diguessin.

Certament no soc jo el més indicat per a dir res del nostre volgut amic, quan tants d'altres, amb més i millors condicions, li han fet ja un merescut elogi. Segurament que això, i principalment la manca de qualitat, farà que deixi defraudades les esperances, si és que alguna en concebien els amables llegidors d'aquesta benvinguda Revista.

Recordo que el vàreig conèixer al «Fomento de la Marina Española» (Associació de Capitans i Pilots), de la qual fou l'ànima durant llarg temps el nostre amic. El Foment, com nosaltres l'anomenàvem, no era una societat com tantes altres en les quals els socis en són sostenedors mitjançant una senzilla quota, no... Al Foment erem tots germans i una part d'aquests, diguem-ne directors, s'esforçaren (i ho conseguiren) en crear una mena de secta composta de mariners honrats i complidors del llur deure, i feren d'aquell centre una cosa santa.

Treballaven sense defalliment, i el més incansable de tots, el martre d'aquella religió, fou el nostre

amic Quintana. Ell el sostingué, i davant les moltes contrarietats que porten els grans problemes socials, i quan majors eren les preocupacions de llurs directors, sabia obrir camí d'esperança imposant a tots aquella seva manera especial de somriure.

Pobre amic! Degut a contrarietats que no són del cas anomenar, i també cansat de la lluita social, la seva inquieta imaginació volà cap el periodisme. Després de vèncer prou dificultats, conseguí entrar a la Redacció de *La Publicidad*, encarregant-se de cop i volta de la pàgina marítima «Del Puerto y del Mar».

D'aquesta segona etapa de la seva vida, altres plomes més autoritzades que la meua, han parlat i han dit molt més i be de tot el que jo podria exposar.

Recents són les seves campanyes marines, alabat per uns i criticat per altres, però sempre treballant de ferm i sense defallir s'obrí pas en mig de tots els entrebancs fins a fer

de *La Publicidad* el primer i únic diari que parlava de mariners i coses de mar.

Reposi en pau el nostre enyorat amic i company, jove encara. Rébi la família del finat el més sentit pesam per tan sensible pèrdua.

EVELI MAS



LA CONSTRUCCIÓ DE VAIXELLS A ALEMANYA

Es molt difícil actualment, fixar el terme mig de la producció de les drassanes alemanyes, però algunes dades referents al desenrotlle de llur situació financera, ens podran donar una idea aproximada de l'intensitat d'aquesta indústria a Alemanya.

La *Hansa* d'Hamburg per l'octubre del 1918 publicava algunes anotacions sobre aquesta matèria i si bé és cert que d'aleshores ençà les circumstàncies han canviat profundament, creiem que les dades que a continuació traduïm poden tenir un positiu interès per als nostres llegidors.

L'indústria de la construcció de vaixells alemanya, que a les darreries de l'any 1913 comprenia divuit societats per accions treballant amb un capital nominal de 83.300.000, de marcs, actualment compta amb trenta d'aquestes societats, disposant d'un capital nominal per accions important 163.600.000 de marcs. L'augment del capital és doncs de 80.300.000 marcs o sigui el 96,37 per 100.

D'aquest augment, 50.300.000 de marcs equivalents al 62,64 per 100 prové de noves creacions i 30.000.000 de marcs equivalents al 37,36 per 100, d'augment de capitals de societats que ja existien anteriorment. Durant els primers quinze anys i mig del segle que som, no s'han creat més que sis noves societats amb un capital inicial de 14.300.000 marcs. D'altra banda els augment de capitals després del 1901 fins al començament de la guerra donen un total de 30.700.000 de marcs. Durant tot aquests períodes de temps, el novell capital no ha estat més que de 45 mil·lions contra 80 mil·lions en aquests quatre anys darrers.

Els emprèstitis privilegiats i les hipoteques han de considerar-se com un altre medi financier d'exploració. En aquest respecte trobem, com fàcilment es pot preveure quan es tracta d'afers en pròsper desenrotllament, una minva de 4.100.000 de marcs (43.900.000 marcs contra 39.800.000 marcs).

Finalment les reserves molt diverses acumulades han de ser considerades igualment com capital d'exploració disponible. Els darrers balanços anuals d'abans de la guerra comporten, tan pel que toca a les reserves prescrites per la llei com a les reserves especials, una suma de 10.900.000 marcs contra 14.500.000 de l'exercici de 1916 al 1917. L'augment, doncs, resulta d'un 33, o 2 per 100. En quant a les "reserves diverses", que de 2.400.000 han passat a 9.400.000 pot dir-se que gairebé s'han quadruplicat. La major part d'aquestes reserves han estat fetes en previsió de les dificultats inherents al període de transició i de la necessitat de pagar l'impost sobre els beneficis de la guerra.

Així el capital d'exploració invertit per les divuit primeres societats fou de 140.500.000 marcs contra 227.300.000 de marcs que avui hi ha invertits, és a dir el 100 contra 161, o 6.

En relació al capital-accions existent, les reserves formaven abans: reserves propiament dites, 13, o 8 per 100 i les reserves diverses comprenent-hi les sumes que havien d'incloure's a l'exercici pròxim, 2,88 per 100, la qual cosa dona un total de 15,96 per 100; segons els darrers balanços englobant un capital-accions de 113.300.000 de marcs (les novelles societats no han publicat llurs balanços) aquestes reserves formen 12,79 per 100 pel que toca a les reserves propiament dites i 8,30 per 100 pel que es refereix a les reserves diverses, sumant un total de 21,09 per 100.

En l'exercici de 1913-1914, deduïdes totes les despeses d'exploració, el sobrant dels ingressos (excluint

les sumes restants de l'any anterior) dona una suma de 13.800.000 de marcs i en últim terme, pel que toca a les divuit societats primitives en activitat, la suma de 40.100.000 de marcs. Treient les pèrdues experimentades per tres societats, els interessos del capital d'exploració pujaven abans al 6,93 per 100 i després de la guerra al 23,64 per 100, passant, doncs de 100 a 341,13.

En el mateix exercici de 1913-1914 les amortitzacions pel desgast dels vaixells, màquines, docks, utillatge etc. etc., han estat valuades en 11.000.000 de marcs i en el darrer balanç, en la suma de 21.800.000 marcs. Aquest augment no ha de ser prècis com corresponent a la plus-valor del capital actualment compromès, ja que'l valor assignat a les instal·lacions ha baixat de 161.400.000 marcs a 145.700.000 marcs, sinó que ha de ser més aviat atribuït a l'activitat intensiva que actualment tenen les drassanes.

El terme mig de les amortitzacions, que abans fou el 6,36 per 100 actualment és el 13,01 per 100 de la valor.

Pel que toca al capital d'indemnitzacions, beneficència, etc., el crèdit concedit per tal de subvenir les necessitats nascudes de la guerra, dels empleats i llurs famílies, s'eleva, en el darrer exercici a 3.100.000 de marcs mentre que en l'últim balanç d'abans de la guerra, no era més que de 540.441 marcs. Les indemnitzacions pugen actualment un total de 4.900.000 de marcs.

El dividende provinent de l'últim exercici d'abans de la guerra distribuït als accionistes per tretze societats i que en total pugen 3.800.000 de marcs, ha representat, terme mig, el 4,70 per 100 del capital-accions d'aleshores.

En l'últim exercici, una suma de 10.400.000 marcs, o sigui el 9,77 per 100 del capital nominal, ha estat repartit per les divuit societats.

Des de la guerra fins al mes d'octubre de 1918, s'han constituït a Alemanya les societats per accions, següents:

1916			
Hamburger Werft	Capital-accions	1.000.000 marcs	
Elsflether Werft	»	»	500.000 »
1917			
Ostseewerke Stettin	»	»	6.000.000 »
Schiffswerft and Maschinenfabrik - Hansa, A.-G., Hamburg	»	»	1.700.000 »
Hipoteques	»	»	730.000 »
1918			
Eebe-Werft A.-G. in Hamburg	»	»	4.500.000 »
Schiffswerft in Nordenham	»	»	5.000.000 »
Deutsche Schiffswerft A. G. in Wismar	»	»	8.000.000 »
Tritonwerke, A.G. in Lubeck	»	»	1.000.000 »
Weveinigte Elbwerfte in Hamburg	»	»	2.500.000 »
Securitas Werke, A. G. für Schiffs- und Maschinenbau Hamburg am Elbe	»	»	10.000.000 »
Eisenbeton-Schiffbau A. G. in Hamburg	»	»	1.000.000 »

UN IMPORTANT SERVEI MARÍTIM DE GUERRA

A títol d'informació i perquè encaixa perfectament en el marc d'aquesta revista, reproduïm algunes fotografies d'una de les tantes manifestacions de l'ingeni humà, esperonat per la necessitat imperiosa de vèncer en la lluita de vida o mort que havem presenciada i que suara ve de finir.

Entre la costa anglesa i la francesa, des de fa tres anys, un servei de grans "ferry boats" destinats al transport de material pesat, perllongant a través del Canal de la Manxa importants línies de ferrocarril procedents de les factories de guerra de l'Anglaterra i enllaçant-les amb vies de comunicació en terres de França, mantenia amb els fronts de batalla una comunicació ràpida i constant, que permetia la quasi permanent alimentació del dipòsit d'artilleria i de municions. Els "ferry boats" no eren pas desconeguts abans de la guerra, però per aquell temps no se'ls hi havia trobat més utilitat que la del transport de passatge i la d'enllaç, conduïnt els trens de l'una banda a l'altra de llacs i rius en les línies interiors.

Un gros inconvenient per l'aplicació de dit sistema en el mar, ha estat el de la diversitat de nivells produïda per la marea, desnivell d'importància en el cas que'ns ocupa;

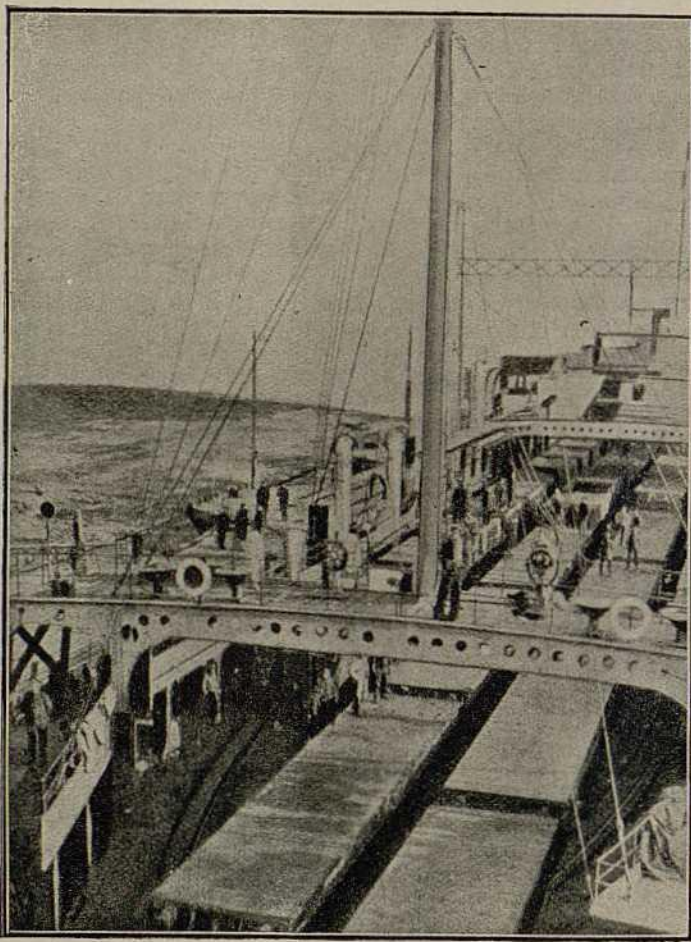
però finalment ha estat vençut tal desavantatge per mitjà d'un pla articuladament permetent en tot moment la connexió de les vies terrestres amb les del vapor.

En la coberta de cada un dels tres vaixells, (que era el nombre utilitzat en el servei de referència), hi van exteses quatre vies permetent cabuda a igual nombre de trens, amb un conjunt de 54 grans vagon.

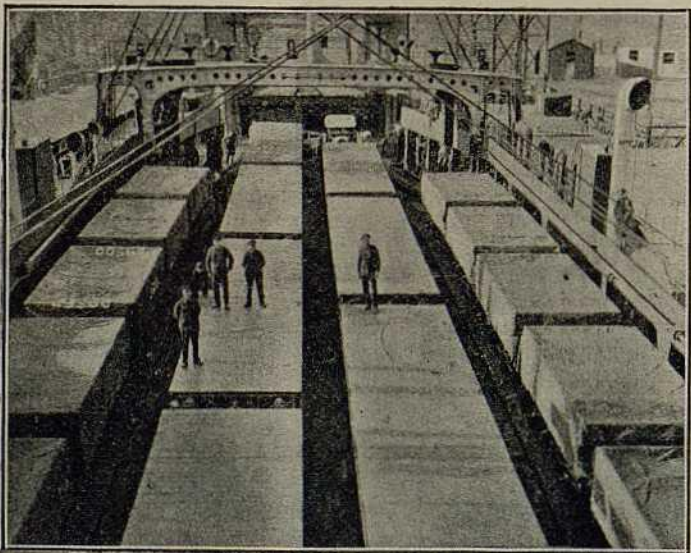
Inútil fer esment del gran estalvi d'energies i de temps, obtingut per aquest procediment. No hi ha més que considerar, les potents grues que haurien estat necessàries d'haver-se hagut de fer el transport dels grans canons i demés material de dimensions extraordinàries pel procediment ordinari de la navegació; ultra això

els transbords consegüents, les dificultats d'estiba en les bodegues dels vaixells, la lentitud d'aquesta operació i per tant el temps preciós esmerstat, el nombre considerable de braços que haurien calgut i la quantitat de tonellatge que hauria requerit el servei quasi permanent que feien indispensable les necessitats de la lluita.

Tots aquests inconvenients foren vençuts pel sistema a que fem referència i les operacions d'amarra, desembarc dels vagon provients del front conduïnt material ave-



Vista del Ferry des del pont



Coberta del Ferry. — Un tren militar

riat i usat, embarc dels quatre trens abarrotats de material nou, desamarra i sortida cap a l'altra banda, s'efectuaven invariablement en el brevíssim plaç màxim de 20 minuts i requerien totes elles un nombre insignificant d'operaris.

El lloc d'enllaç d'aquest servei a l'Anglaterra, és Richborough, nom que prengué d'un vell castell solitari situat prop de la desembocadura de un petit riu al Sud de Ramsgate. Allí aon tres anys enrera no hi havia més que una gran extensió de terreny fangós, s'hi construïren en breu període de temps immensos molls per damunt dels quals s'hi extingueren moltes línies fèrries i s'hi construïren grans magatzems i tallers.

Pel cantó de França l'enllaç s'efectuava a Calais o Dunkerque, continuant els trens des d'aquí, directament vers les zones de combat.

Aquesta organització es mantingué sempre en tan gran secret, que jamai sofrí cap atac aeri, i en les contínues travessies del Canal de la Manxa, únicament una vegada es vegé obligat a defensar-se dels atacs submarins un dels vapors, esquivant el perill valent-se de la defensa pròpia composta per potents peces d'artilleria de que anaven proveïts. El viatge el realitzaven sempre sols, i per tan sense la custòdia de vaixells de guerra.

La valúia de la empresa considerada com a utilitat-

ge de guerra, no és necessari ponderar-la. Obtingué l'èxit més complert. S'ha conseguit d'ella el rendiment en rapidesa que se'n esperava. Ara

quant al seu valor comercial, ja és més problemàtic el seu resultat.

En la guerra el fi primordial perseguit, és el major aprofitament possible del factor temps. Tots els altres aspectes, queden rellevats a segon terme. Però la empresa considerada en l'aspecte comercial, ja no és rapidesa la finalitat que's persegueix, sino el major rendiment econòmic possible, obtingut pel màxim aprofitament de la capacitat del

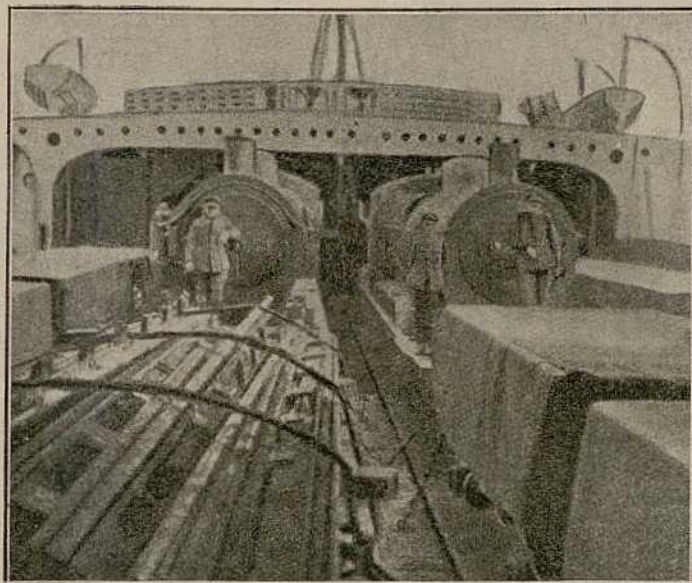
transport dels vaixells. El transport per aquest sistema, significa la limitació de la capacitat dels vaixells destinats en aquest tràfec, i regoneix com a con-

seqüència lògica una disminució important en llurs rendiments d'explotació. Per a nivellar aquell dèficit es necessita recórrer a un augment considerable del cost de transport que no podrien suportar les mercaderies pesades o voluminoses que constitueixen la especialitat del tràfec que considerem.

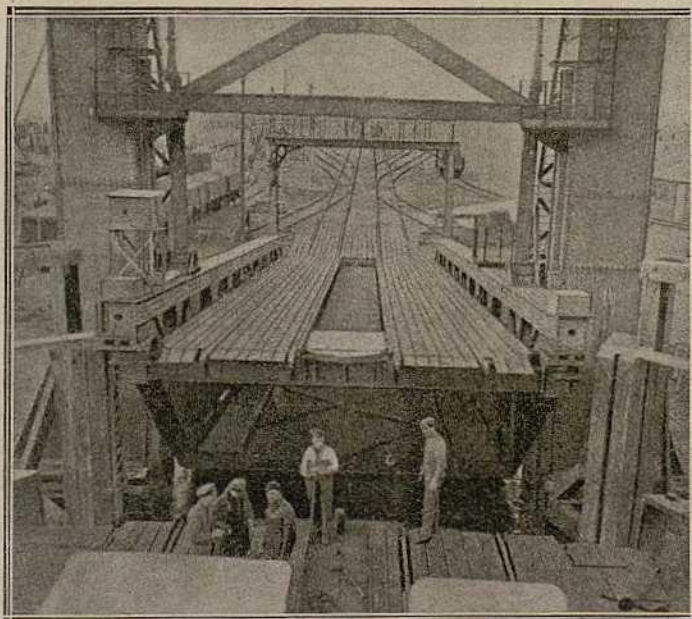
L'anul·lació de les despeses de càrrega i descàrrega no signifiquen en molt la dita compensació, i pels motius anteriorment exposats no

pot ésser de resultats poc pràctics l'adaptació dels "ferry boats" al tràfec comercial.

RICARD CARBONELL



Les màquines a la coberta del Ferry.



Conexió del Ferry amb les línies terrestres.

LES DRASSANES "B. B. G."

Les drassanes «B. B. G.», situades a la platja de càn Tunis, ocupen un espai d'uns 10,500 metres quadrats amb 185 metres de zona litoral. Estan proveïts de tota la maquinaria necessària per a una explotació d'aquest caràcter, serres per a grans troncs, perforadors elèctrics, regeneradors, etc. Tot va mogut per motors independents.

La factoria té ferreria naval, amb llurs seccions de forja, ajustatge i galvanització.

Taller d'ebanistaria per a l'amoblament, cambres i, en general, per a tot l'equip dels vaixells.

Motoneria i fabricació de cables per a la jarcia; estufes per a la dissecació i curvatura de la fusta.

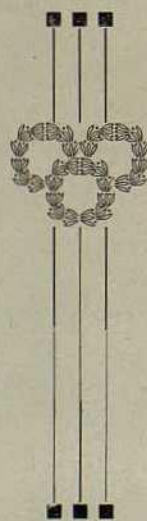
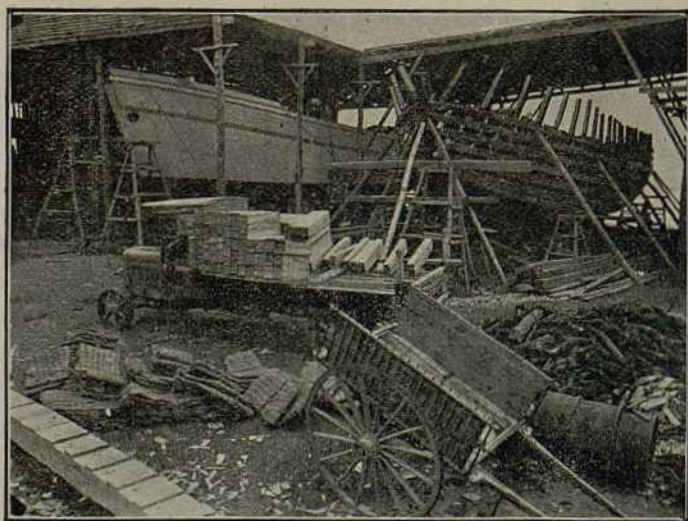
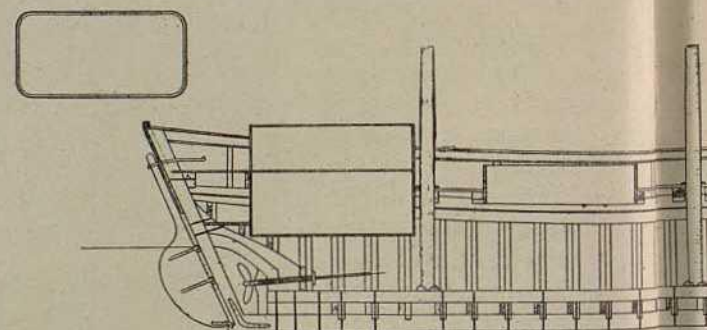
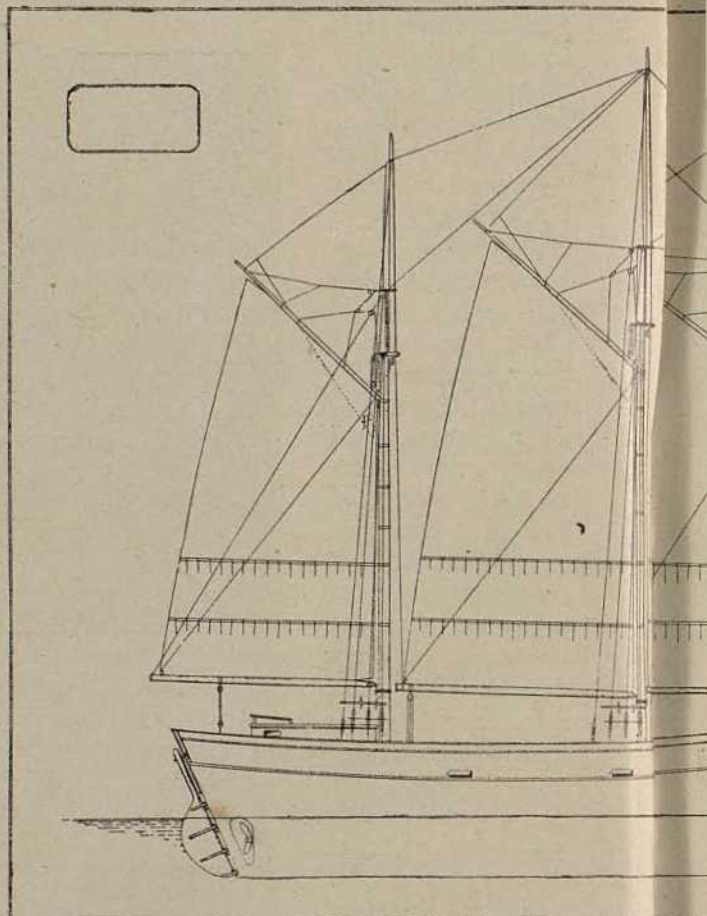
L'oficina tècnica i sala de gàlips ocupen el primer pis del taller de fusteria mecànica i suficientment espaiosa per a permetre el traçat al natural dels vaixells.

S'estan construint actualment tres pailebots, un dels quals és ja enllestit completament. Tenen unes 200 tones i porten motor auxiliar. Son tipu «Urca», molt conegut al nostre port per visitar-nos els procedents d'Islandia.

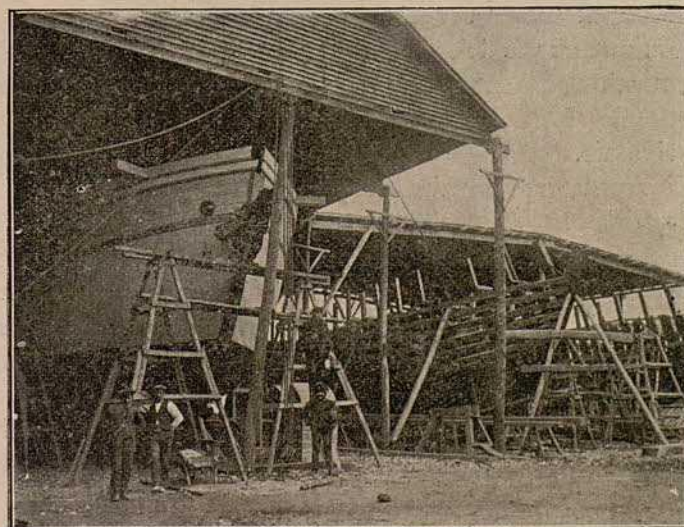
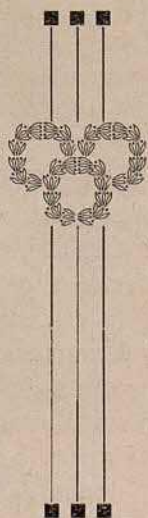
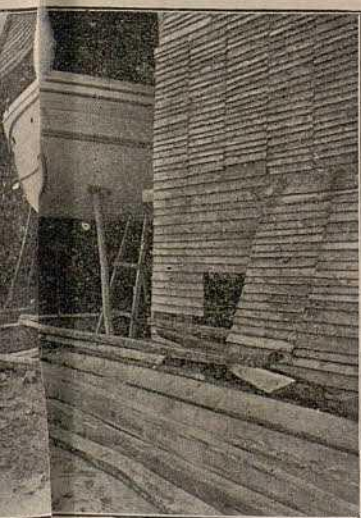
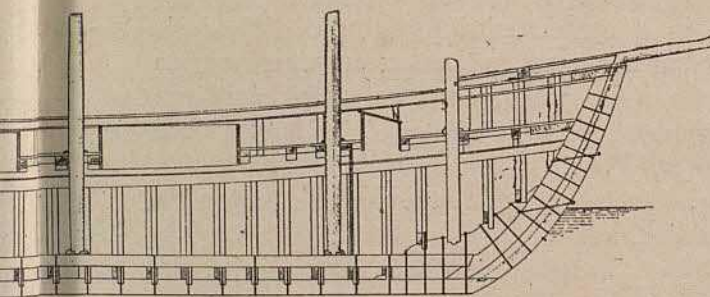
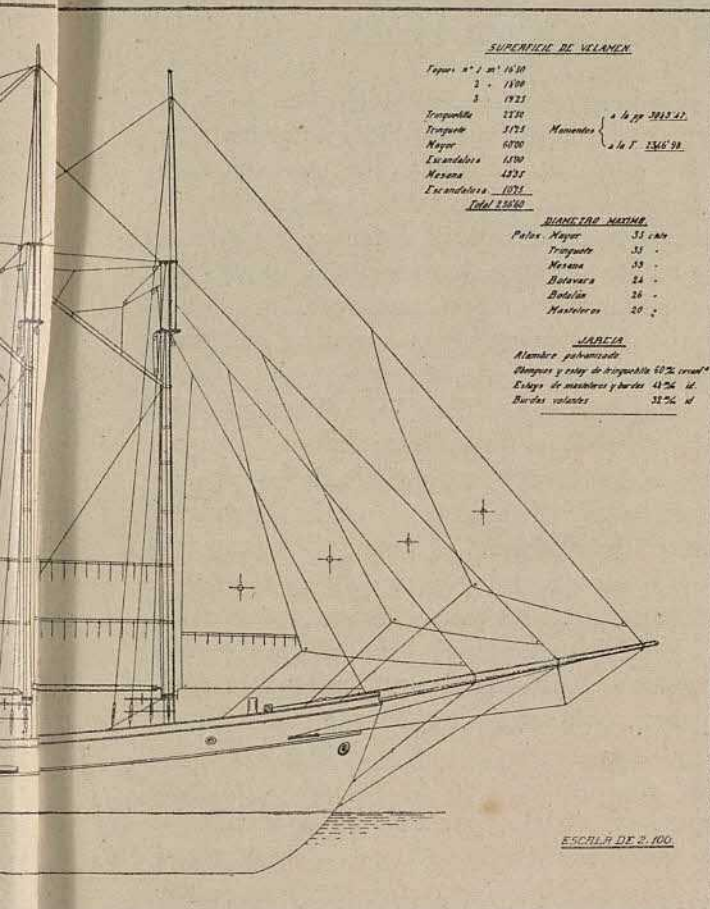
Aquests vaixells s'han construït seguint en tot les regles del «Bureau Véritas» i seran classificats amb lletra de primera classe per 12 anys.

El croquis que ens ha facilitat el nostre amic Torrescassana, autor del projecte, dóna idea de la disposició i distribució del seu interior i aparell. Els detalls i dimensions generals són: eslora total, 24 metres; eslora entre p. p., 22 metres; màniga, 6'90; puntal, 2'70; càrrega, unes 200 tones; motor de 50 cavalls i velocitat 6 a 7 milles.

Són de línies plenes, pocs llançaments i poca astella morta. Com que'l vaixell de vela marxa inclinat, les línies estan estudiades per a que'l seu centre de sistema no variï molt al pendre diverses



S. G. " DE BARCELONA



indicacions. La màniga fa que puguin aguantar el velam amb fortes brises i navegar sense lastre, i el repartiment de l'espai de velam (256 metres) en tres pals el que puguin ésser tripulats i maniobrats amb molt poca gent.

A la proa hi ha el ranxo per a la tripulació amb cois abatibles per a quatre homes i separat de la bodega per a càrrega per un manpar completament estanc.

A la popa i formant un saltet de 50 centímetres, hi ha la cambra per al capità, contramestre i maquinista (motorista). El quarto de màquines amb ventilació i veritable independència.

La petita cambra és un prodigi d'economia d'espai i suficient per allotjar amb comoditat quatre persones. Té saló menjador i diversos panyals per a proveïments, velam i cordatge. La decoració és senzilla, més propia d'una embarcació de recreu que d'un pailebot de cabotatge.

La cuina i jardí s'instal·laran seguint l'ús i costum en aquesta classe d'embarcacions independents i a coberta.

Després d'aquesta lleugera descripció i per l'impressió treta de la visita, és que, sigui per les exigències del reglament del «Bureau Veritas» o pels coneixements dels constructors i projectista, els pailebots son molt sòlids i sense cap mena de dubte una de les millors produccions del nostre litoral, model entre els de la seva classe i dimensions.

La propietat d'aquestes drassanes és d'uns comerciants residents a Madrid, els quals explotaran aquests tres vaixells pel seu compte. El primer es dirà *Benigno Bueno*, nom del principal soci de la Companyia. Regenten les drassanes l'oficial de la Marina Mercant don R. Tapies i el mestre Jaume Moncerdà, cap dels tallers.

EL TONELLATGE MONDIAL

L'AVENIR DELS NOSTRES NAVILIERS

Davant el moment trascendental que passen actualment les qüestions marítimes és sumament interessant endevinar o conèixer l'actitut dels nostres naviliers en relació amb la lluita que tots els països es preparen a emprendre per a obtenir la mateixa importància comercial d'abans la guerra o augmentar-la si és possible.

Tots els Estats han sofert prou en pèrdues navals per què cap d'ells pugui aixecar-se avui com a campió absolut de l'humanitat. Si bé la potència marítima d'uns i altres té grans oscil·lacions, no és menys veritat també que les necessitats de cada un presenten variants tan significatives com en la potència de tonellatge. L'interès del moment està concentrat, doncs, en l'acert que cada país tingui en la distribució de la flota disponible per a que amb ella obtingui tots els fruits possibles.

Pel que respecta els Estats victoriosos, Anglaterra, França, Itàlia i els Estats Units, tan bon punt firmada la pau, rependran els serveis marítics amb una gran poixansa.

Els Estats Units especialment es troben amb que, al deixar les armes, tenen més potència marítima mercant que abans la guerra; i veurem com tot seguit s'apressen a establir serveis que fins ara mai havien realitzat, serveis que'ls posaran en comunicació amb tot el món, sortint del cabotatge, que com norma principal realitzaven.

França i Itàlia no és possible que durant molt temps puguin proveir-se per llurs mitjans propis de la marina que han perdut. Però és indubtable que la possessió provisional de la flota alemanya els compensa bon xic; i com que és de creure que aquesta possessió es perllongarà per temps, podran embestir amb més o menys dificultat llurs serveis necessaris, molt majors que abans de la guerra, si es té present que hauran augmentat llur influència en altres territoris estrangers, principalment als països orientals.

Anglaterra és, tal vegada, la que es posarà desseguida en condicions d'esdevenir el campió mundial de la navegació, no tant solament per la quantitat del seu tonellatge, sinó per la qualitat, puix essent el país productor és de creure que es reservarà en primer terme els vaixells de nova construcció.

No es pot preveure, per ara, la futura activitat d'Alemanya, i creiem que tant Grècia com la Sud-Eslàvia, a pesar de la necessitat imprescin-

dible d'esdevenir potències marítimes, toparan amb greus dificultats per a poder-se proveir de vaixells. Sud-Eslàvia podrà comptar, però, amb excel·lents unitats, que li seran segurament reservades pels aliats, puix encara que abans la guerra constaven com flotes austriàques, els veritables possessors no eren austriacs.

Quant als països neutrals, no hi ha que confiar gaire amb llur vida esplendent en matèria de marina mercant. Tots han sofert pèrdues considerables de la flota llur, i és molt problemàtic que durant un bon període de temps trobin tonellatge disponible en altres països. Aquest és precisament el gran problema dels neutrals i respecte del qual no hi ha pas unanimitat de parers. Fa pocs dies, en un diari de Bilbao llegíem una opinió, que podríem considerar general i autoritzada, referent a la disposició presa pel «Shipping Board», dels Estats Units, el mes de desembre, a conseqüència de la qual els constructors de vaixells mercants quedaven en llibertat per a poder contractar la construcció de vaixells de fusta, ja sigui per al tràfec de cabotatge o per a l'estranger, sense necessitat d'obtenir prèviament l'autorització del mentat organisme.

I diu el comentarista: «Aquesta disposició, que s'ha interpretat com el primer símptoma de retorn a la normalitat en la indústria marítima nordamericana, no té adaptació tan ample en el que fa referència a la construcció de vaixells d'acer. Per al tràfec de cabotatge, si, però per a l'estranger, no.

»Ningú, excepció feta dels Estats Units, vol vaixells de fusta i encara és dubtós que'ls adoptin molts armadors nord-americans. S'intentarà d'aquesta manera, utilitzant els immensos boscs dels Estats Units, establir una competència mortal per a les indústries semblants alemanyes, però aquest no serà més que un dany temporal.

Cap negociant, fora d'aquell país, creu en la progressió d'aquesta mida, tot i considerant que hagi tingut demanda en alguns països estrangers, com per exemple Anglaterra, que la «Cunard Line» ha encarregat a Nord Amèrica la construcció de varis vaixells de fusta, basats en el que ara es diu «nous principis» tècnics, si bé cal advertir que aquesta ordre ha estat donada solament per a servir el Govern anglès.

No's pot, doncs, agrair res fins ara del «Ship-

pins Board» ianki. Per al tràfec europeu internacional, quelcom, molt poc, hi ha de beneficis. Són artificioses les condicions sota les quals es basa i s'ha basat aquesta indústria, i no sé com hi han hagut tants «businessmen» que s'hagin imaginat que la construcció de vaixells de fusta pugui reviure com indústria permanent, sobre fonaments comercials fixos i duraders.

Dos extrems, al nostre jui, es presenten als armadors mercants: o s'afanyen a adquirir com més aviat millor acer per a dotar-ne llurs vaixells, o han de limitar les operacions de llurs drassanes al negoci d'apariacions.

Aquesta és, als menys, l'impressió dominant als Estats Units, principalment als Centres marítims del Pacífic.

I consti que, donades les dificultats de transport, es veuran allí obligats a renunciar a la construcció de vaixells d'acer, puix, excepció feta de Sant Francesc i, en certa manera de Seattle, les grandíssimes distàncies d'aquell país per a portar la primera materia, dificulta en extrem la seva recepció.»

Tal vegada aquesta impressió bilbaína sigui essencialment pràctica; potser una mica exagerada. Indubtablement, però, entranya molta veritat, i cal que'ls nostres naviliers no siguin massa confiats en l'esperança de trobar aviat tonellatge de nova construcció. Primer que tot cal impulsar les construccions del país; i és una desgracia per a Catalunya el que després de quatre anys de guerra, no comptem amb drassanes preparades per a la construcció de grans vaixells.

Els constructors del Nord bé s'afanyen a pro-

duir, però llur esforç no serà suficient per a donar abast a les necessitats presents. Solament un país exportador de vaixells podrà obtenir amb un plaç més o menys llarg aquest resultat, pensant, com és lògic suposar, que les noves construccions seran abans que tot destinades a armadors del seu país.

Davant aquesta situació, els nostres naviliers es trobaran altra vegada en la situació d'abans la guerra, ço és, que la marina que posseïran no estarà en condicions de competir amb la d'altres països per què els vaixells comptaran molts anys d'explotació i a més estaran mancats de les qualitats de les modernes construccions.

En general, els nostres naviliers, no tindran altres ofertes que les de tonellatge que'ls armadors estrangers es treuran per a rellevar-lo amb noves unitats, i pot esdevenir-se per ells una nova situació precària de la qual eren víctimes la major part de naviliers tant del Nord com del Mediterràni. La marina mercant espanyola compta amb bons vaixells, però aquests són extremadament insuficients per a anar a la iniciació de nous serveis que'ns posarien en comunicació amb nous mercats. Per això el nostres naviliers no han de desconèixer la realitat de llur problema que és tenir marina amb la qual poder resistir la competència estrangera, o no tenir-ne en cas de que'ls vaixells que puguin adquirir no reuneixin aquestes condicions. El proveir-se de marina, ja retirada per altres, és senyal d'inferioritat, i en aquest cas és preferible poques unitats, però que tinguin totes les garanties d'èxit en la competència.

R.

LA DUANA

Un decret important

El marquès de Cortina ha publicat un R. D. en virtut del qual els agents de Duana i Comissionistes de Trànsit, hauran d'ésser fiadors a la Duana de la localitat respectiva. A la nostra ciutat se'ls assignen 50.000 pessetes de fiança, quantitat que'ns sembla molt exagerada, tenint en compte que necessitant altra quantitat igual, al menys, per a realitzar el negoci, molts Agents o Comissionistes es veuran privats potser de continuar-lo.

Fa anys que's va dictar una altra disposició en aquest sentit i la quantitat que s'assignava eren 10.000 pessetes.

Reunida l'Associació d'Agents de Duana, va acordar fer tots els treballs que calguin per a arribar a la derogació o modificació del R. D. A l'efecte el dia 10 de març es celebrarà a Madrid una Assemblea d'Agents de Duana de tota Espanya.

L'Associació d'Agents de Duanes i Comissionistes de

trànsit, d'aquesta ciutat, amb data 26 de febrer prop-passat va cursar el telegrama següent:

«Ministre d'Hisenda, Madrid. — Reunida ahir Junta general Associació Agents Duanes i Comissionistes trànsit Barcelona acordà per unanimitat dirigir-li, enc que respectuosa, la més enèrgica protesta per conceptes despectius per a la classe llançats en preàmbul Reial Decret 18 actual reformant article 46 Ordenances Duanes, així com per part dispositiva del mateix, a més d'altres consideracions diferents ordres, per lesionar interessos legítimament creats a l'empar estat de dret. Procedeix i avencem petició derogació o modificació del dit Reial decret. — President, Arnau.

Heu's-aquí el text íntegre del R. D. de 18 de febrer, del ministeri d'Hisenda:

«L'article 46 de les vigents ordenances de Duanes, quedarà redactat en la forma següent:

»Article 46. Per a ésser Agent o Comissionista dels que a les Duanes realitzen operacions per compte d'altra persona, es necessita reunir les condicions següents:

- »1er. Tenir al menys l'edat de 23 anys.
- »2on. Estar inscrit a la matrícula industrial de la localitat, pagant la quota corresponent, i
- »3er. Haver constituït fiança a la Caixa de Dipòsits o en les del Banc d'Espanya en efectiu metàl·lic, o l'equivalència en valors de l'Estat al tipu de cotització del dia en que's formalitzi la escriptura, a disposició de l'Administrador de Duanes respectiu, per la quantitat següent: a Barcelona, Irún i Port-Bou, 50.000 pessetes. A El Grao de València, Santander i Bilbao, 36.000 pessetes. A Tarragona, Alacant, Cartagena, Màlaga, Càdiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Corunya, Gijón, València de Alcàntara i Badajóz, 25.000 pessetes.

A San Sebastian, Almeria, Mallorca, Les Palmes, i Santa Creu de Tenerife, 15.000 pessetes. A les altres Duanes habilitades per al comerç d'importació i d'exportació d'articles subjectes al pagament de drets, 5.000 pessetes.

»Els comerciants i industrials establerts a les poblacions en les quals hi hagi Duana que's dediquin amb preferència o exclusivament a rebre gèneres de l'estranger i reexportar-los a l'interior del país o viceversa, seran considerats als efectes de prestació de fiança com Comissionistes o Agents de Duanes, encara que aquelles operacions les facin en nom propi i siguin matriculats en qualsevol de les tarifes de la Contribució corresponent.

»La variació anterior començarà a regir des de primers d'abril de l'any corrent, procedint-se per les Duanes, passat que sigui dit terme, a no admetre en l'exercici de llurs funcions els Agents de Duanes o Comissionistes que no haguessin donat compliment a les disposicions anteriors».

Els paquets postals

Per R. D. del dia 19 de febrer, el ministre d'Hisenda disposa ço que segueix:

«Les mercaderies procedents de l'estranger contingudes en fardos de pes igual o inferior a cinc quilos, el despatx ràpid dels quals fou establert a les Duanes d'Irún i Port-Bou, amb data del 6 de setembre de 1903, es presentaran al pagament a partir del dia 1er. d'abril pròxim, acompanyades d'una declaració expedida pel remitent del paquet, en la qual s'expressarà el pes net, la classe i la materia dels productes continguts en ell, de manera anàloga com ve fent-se dita formalitat amb els paquets postals, el despatx dels quals corre a càrrec de les companyies ferroviàries; al temps del despatx s'estamparà en dita declaració, de puny i lletra del vista actuari, el número del taló en el qual constin liquidats els corresponents drets, i s'unirà com justificant a la fulla de ruta de referencia.

La manca de dita declaració anul·larà els aventatges inherents al règim de paquet comercial, i les mercaderies contingudes en aquell seguiran el tràmit ordinari mitjansant la presentació de declaracions de la Serie B. números 2 i 3.

Es complirà amb la major rigorositat l'ordre de la regla 6.ª de la disposició establerta en 6 de setembre de 1903 respecte a unir al taló de facturació de dits paquets el rebut que acrediti el pagament dels drets corresponents; la manca de dit justificant en la ruta del paquet descoberta pels serveis de Duanes dels punts de destí es considerarà compresa en el cas tercer de l'article 8.º de la llei de 3 de setembre de 1904.»

Aquesta disposició ha mogut moltes protestes a Port-Bou i encara que tingui més importància per terra que per mar, afecta també els Agents de Duana d'aquí. Segurament que la derogació o modificació d'aquest R. D. figurarà entre les gestions que s'han emprès tots els Agents de Duana d'Espanya per a obtenir la derogació del R. D. de la fiança.

NAVILIERS I MARINERS

LES ASPIRACIONS DEL PERSONAL MARÍTIM

El Montepiu Marítim Nacional

El dia 8 d'aquest mes es va celebrar a Madrid l'Assemblea de constitució definitiva del Montepiu Marítim Nacional, a càrrec de l'Institut Nacional de Previsió.

Varen assistir a l'acte representants de les Associacions de Capitans i Pilots de Bilbao, Barcelona, Gijón i Santa Creu de Tenerife; de les Associacions de Maquinistes Navals de Bilbao, Barcelona, Càdiz i Gijón; «Comitè Nacional de Federacions obreres de Navegació i Transports d'Espanya», de La Coruña; «La Unió Marítima», de Gijón; «La Naval», de Mariners, de Barcelona; «Despertar Marítim», de La Coruña; «La Razón», societat de mariners, de València; «Els Estibadors i Pescadors», de Vigo; «Sindicat de Fonda Marítima», de Barcelona i «Unió de radiotelegrafistes».

Les representacions de Barcelona varen proposar l'ajornament del funcionament del Montepiu mentre no s'obtinguin de l'Estat els subsidis necessaris per al millor compliment de la finalitat d'aquest organisme.

Va acordar-se que l'ajornament fos d'un any.

Les conclusions presentades al Govern pels representants mariners i el conceller de l'Institut Nacional de Previsió, senyor Maluquer, diuen que's faci efectiu i s'ingressi al Montepiu l'import del 4 per 100 de les primes que's

armadors no han satisfet durant la guerra; que's procedeixi a la renovació dels reglaments dels ports i a la modificació de les tarifes s'imposi sobre aquestes un tant per cent per tona per al Montepiu.

També es demana que s'estudiï la forma de crear un impost sobre ls coneixements d'embarc i que's disposi pel Govern l'obligació dels naviliers de contribuir al sosteniment del Montepiu amb quantitats proporcionals a llurs beneficis; una pesseta per cent tones de càrrega i quinze, deu i cinc cèntims sobre els passatges de primera, segona i tercera classe.

Finalment es diu que un cop obtingudes les mentades concessions, es derogui el R. D. que autoritza el funcionament dels Montepius particulars amb els cabals procedents de les primes a la navegació i a la construcció, i que tots els cabals que posseeixin passin al Montepiu Nacional, amb transferència dels drets al personal inscrit als mateixos.

La reglamentació del treball als vaixells

La Reglamentació del Treball als vaixells, és, tal vegada, la gestió de més transcendència que han portat a Madrid les representacions marítimes. Amb una unanimitat exemplar, capitans, pilots, maquinistes, personal subaltern i radiote-

legrafistes, han presentat a la ponència del Senat el projecte, que conté la jornada de vuit hores; les hores extraordinàries hauran de pagar-se a doble preu, no podent passar de quatre, excepte en cas de força major. Es sol·licita un mes de llicència cada any per als capitans i pilots. En cas d'ésser despedits sense causa justificada, volen que se'ls aboni el sou del mes començat i el del següent.

Modificació de la llei de contractació de dotacions

Tenen interès els mariners en la qüestió de competència dels Tribunals per a la resolució de les qüestions civils que sorgeixin amb els naviliers per contractes i accidents del treball. Fins ara la competència d'aquestes qüestions correspon al Tribunal Industrial, però el desconeixement dels problemes marítims per part dels Jurats que constitueixen aquest organisme, ha estat causa de molts errors en perjudici dels litigants, tant pels naviliers com pels obrers que reclamen.

Es tracta, doncs, de reformar la llei de contractació de dotacions en el sentit de la instància presentada al Cap del Govern en la qual es proposa:

Sostreure del Tribunal Industrial el coneixement de les qüestions civils que sorgeixin entre armadors i mariners de totes categories, per raó de contractes i accidents del treball.

Que's modifiqui la llei de contractació de dotacions del 18 de Novembre de 1909 en el sentit de sotmetre el coneixement dels mentats assumptes al Comandant de Marina en el cas de no haver-hi lloc a l'avenença de que parla.

Que se segueixin els tràmits senyalats per a dites qüestions al Tribunal Industrial respecte a la presentació i redacció de la demanda.

Que amb el Comandant de Marina formin part del Tribunal dos armadors i dos mariners de la categoria del qui reclami, els quals seran designats per les societats respectives uns i altres.

Que per al coneixement, veredictes i sentència es segueixin tots els tràmits senyalats per al Tribunal Industrial, tenint força executiva la sentència des del moment d'ésser dictada.

Que a la expressada llei de contractació de dotacions es fixi concretament que queden compresos en llurs beneficis des del capità fins l'últim tripulant del vaixell.

Que se senyali el pagament de dietes com al Tribunal Industrial als armadors i mariners que actuïn de vocals.

Que aquests judicis solament tinguin lloc a les comandancies de Barcelona, Cádiz, Corunya, Gijón i Bilbao, establint les zones que compreguin dites províncies marítimes per a senyalar el lloc de la competència o sigui el del contracte o el del domicili del demandat.

La Junta Consultiva

Devant les eleccions anunciades pel mes de Març, dels càrrecs que constitueixen la Junta Consultiva de la Direcció General de Navegació i Pesca, els representants del personal marítim en llurs reunions privades, celebrades a Madrid, varen acordar no pendre cap decisió referent a l'augment de llurs representants en dit organisme oficial.

Darrerament, en una de les últimes sessions de la Junta Consultiva, es va produir una moció, ja presentada fa quatre anys pel personal marítim, demanant que fos el mateix el número d'oficials patrons que el d'obers en actuació, però no s'ha pres cap resolució en l'esmentat sentit, perquè es suposa que essent el caràcter de la Junta, com el seu nom ho diu, marcadament consultiu, qualsevol acord que arribés a lesionar interessos d'una de les parts hauria d'ésser

sancionat pel Ministre de Marina que és el qui, en tot cas, ha de resoldre en definitiva.

Malgrat això, els mariners, deixant ara en silenci tan important qüestió, sembla que tornaran aviat a fer sentir llur expressat criteri.

L'espionatge

L'any passat, quan anaren a Madrid diverses entitats marítimes per a demanar a l'ex ministre Sr. Ventosa les assegurances per accidents de guerra, es va plantejar a Govern la situació de molts oficials de la marina mercant espanyola que havien estat expulsats de França per denúncies d'espionatge, les unes fonamentades i les altres degudes a venjances o a ordres mal enteses.

Els comissionats varen interessar una revisió de les disposicions del Govern francès, a fi de que poguessin embarcar els oficials que no haguessin realitzat cap acte dels que se'ls culpava.

Actualment, en la visita efectuada pels mariners que's trobaven a Madrid al comte de Romanones, s'ha reproduït aquesta petició fent-la extensiva al capità d'un vaixell bilbaí qui ha estat detingut a un port d'Argelia fa pocs dies, per efecte d'una delació.

LA REQUISA DE VAIXELLS

No s'ha avençat res en la qüestió de les modificacions que calen fer en la requisita de vaixells.

El ministre no donà temps als naviliers ni de celebrar llur Assemblea a Madrid, que ja sortí amb el R. D. requirint les 150.000 tones amb destí als serveis de blats, carbons estrangers i del país, així com per a la importació d'altres matèries que, en un moment determinat, consideri precises el ministre de Proveïments.

Però en aquest R. D. no s'especifiquen les condicions sota les quals es faran aquests serveis: ço és, nòlits, i si han d'estar subjectes als coeficients de navegació o bé si el Govern els contracta lliurement amb els naviliers. En realitat aquesta requisita es fa per a l'importació de blat, per què pel que atany el transport de carbons, les companyies interessades contractaran desseguida lliurement. Com pot suposar-se que paguin un nòlit més alt que el dels vapors estrangers que porten carbó anglès de 60 a 65 xelins la tona? Serà a preu més baix la tarifa que faci el Govern per als transports requisats? Ja ho veurem.

Coincidint amb la publicació del mentat R. D., es celebrava a Bilbao una reunió de naviliers del Nord per a canviar impressions respecte la requisita de vaixells. S'acordà en dita reunió telegrafiar a les Associacions de naviliers, invitant-les a una reunió a Madrid, en la qual sembla que varen posar-los a la consideració llur una proposició que es presentaria al Govern, segons la qual es lliuraria la marina mercant de les restriccions a que actualment està sotmesa, podent, no obstant, el Govern disposar dels vaixells que necessiti, a base de que siguin els armadors els que facin la designació.

L'Associació de Naviliers del Mediterrani acceptà el convit i una comissió anà a Madrid per a tenir reunions en les quals es tractà de la proposició dels naviliers del Nord i de les deficiències que sobre la seva aplicació entranya el darrer R. D. del ministre de Proveïments.

Al tornar de Madrid els delegats de la nostra Associació, convocaren una reunió per a canviar impressions després de la qual marxaren novament, trobant-se amb la dimissió del senyor Argente i el nomenament del senyor Rodriguez. La difícil situació política del govern ha contribuït també a que les gestions no podessin donar-se per acabades.

ELS PORTS

BARCELONA

Vaga dels obrers del moll

El dilluns, dia 24 de febrer, els obrers carregadors i descarregadors del moll, associats al Montepio de Sant Pere Pescador, es declararen en vaga degut a que'ls caps de colla no podien accedir fins a primer de març a les reclamacions dels obrers sobre augment de jornal.

La vaga durà dos dies, i a pesar de que'ls caps de colla no tenien encara la conformitat de totes les entitats interessades en l'elevació de tarifes que significava l'augment de jornal, donaren fi a la vaga concedint als obrers les millores demanades, que són: jornal de dia 12 pessetes; jornal de nit o dia festiu, 24 pessetes; hores ordinaries, 2 pessetes; hores extraordinaries, 4 pessetes.

LES DRASSANES

CADIZ

A Cadiz s'han efectuat les proves del nou vapor "Gadir", primer dels construïts a les drassanes d'ençà que les comparen els senyors Edrevarrieta i Larrinaga.

Les proves donaren resultats excel·lents. El "Gadir", un cop hagi netejat el pla, farà el primer viatge, anant a Anglaterra.

Actualment continua la construcció a les mateixes drassanes de 4 vapors de 600 tones, i aviat es començarà la construcció de dos vapors de més de 7000 tones.

ROSES

S'ha botat a aquesta platja el pailebot "Vila de Roses", construït pels senyors Seseras, Guitart i Pujol. L'acte va tenir lloc el dia 26 de febrer i donà excel·lent resultat. Aquest pailebot és d'unes 350 tones i sembla que'ls seus propietaris, els senyors Josep Rahola i Joan Ribelle, pensen encarregar-ne d'altres als mateixos constructors.

VARIA

El Vapor espanyol "Dick", ex "Tavira", te les següents Característiques: Eslora 47'80 metres, Mániga 8'74 metres, Puntal 4'78 metres.

Tonellatge 333,29 net, i 683,29 brut

Força de les màquines, 376 cavalls indicats, i 94 cavalls nominals.

Camí 7 i 1/2 milles, hora.

Construït a Rotterdam (Hol·landa), en 1906, com a gabarra i reformat a Bilbao, per la Societat "Euzkalduna", en 1918.

Armadors "Gutierrez & Otero", de Bilbao.

Consignataris, "Pujol-Velloso", de Barcelona.

MARINA MERCANT

L'arqueig de vaixells

Una R. O. del Ministre de Marina, del 8 de febrer, disposa ço que segueix:

«Vistes les dificultats d'interpretació sorgides per aplicar el punt quart, de l'apartat B, de l'art. 31 del vigent reglament d'Arqueig, i tenint en compte el que hi ha prevengut sobre el particular en el reglament anglès, redactat pel Board of Trade, al qual precisa amotllar-se el d'aquí en virtut del conveni existent amb la Gran Bretanya, s'ha disposat que el referit apartat es consideri redactat com segueix:

4art. Les restriccions que per a l'espai principal de màquines i calderes quedin referits als paràgrafs anteriors, no

són aplicables als remolcadors ni als vapors que's dediquen a la pesca amb aparells de rastreig, ni als iats, per què segons l'article 34 d'aquest mateix reglament, totes aquestes espècies de vaixells no tenen limit per als descomptes per aparell motor, mentre que exclusivament es dediquin als serveis indicats, puix si en qualsevol ocasió s'utilitzessin per al transport de càrrega i passagers, haurien d'esser-los aplicats les referides restriccions.

Tampoc seran aplicables les restriccions indicades al paràgraf anterior els vapors d'hèlix o rodes que a sol·licitació de llurs armadors, la direcció general de Navegació i Pesca Marítima autoritzi que se'ls faci un descompte total per aparell motor, de 32 per 100 si són d'hèlix i 37 per 100 si són de rodes».

MISCELÀNIA

FRANÇA

El transport de carns de l'Argentina

A França es desenrotlla cada dia més el transport de carns de l'Argentina per mitjà de vaixells frigorífics. Ara mateix, durant la guerra, no ha cessat aquest transport i està en camí d'esser augmentat considerablement.

Entre els grans vaixells botats a l'aigüa recentment, hi han els transatlàntics frigorífics *Belle Isle*, de 16,285 tones de desplaçament; *Auigny*, de 16'295; *Casamance*, de 16,000; *Désirade*, de 16,000; *D'Entrecasteaux*, de 16,000; *Adrar*, de 11,000 i altres, com el *Boulé*, de 11,000 i el *Forbin*, de 13,051, que estan construint-se.

Tots aquests vaixells perteneixen a la important companyia francesa de navegació *Chargeurs Réunis*. El primer que surt cap al Rio de la Plata és el *Belle Isle*, amb carregament de mercaderies generals. Té capacitat per a transportar tres milions de quilos de carns congelades i subproductes frigorífics. Es de més tonellatge que'ls grans vapors *Malte*, *Ceilan* i *Quessant*, de la mateixa companyia que ja fan el servei Havre-Rio de la Plata. Després del *Belle Isle* hi arinà el *Aurigny*.

No hi ha dubte, doncs, que l'exportació de productes frigorífics dels països del Plata, pendrà una gran extensió d'aquí poc temps, puix a més dels vaixells de la companyia *Chargeurs Réunis* es posaran a fer el mateix tràfec molts vapors mixtes que estan en construcció en drassanes franceses i japoneses.

AGENCIA GENERAL DE DUANES

J. BRUGUÉ i FILLS

Josep A. Clavé, 31 — Telèfon 4063 A.

Cases a Port-Bou i Cerbère — Consignacions, Exportació, Importació

MARTIN, S. en C.

AGENTS DE DUANA I CONSIGNATARIS
AMPLE, 30 i 32 — TELEFON 5292 A.

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTS INTERNACIONALS DUANES — TRANSITS

J. PALAZON, S. en Cta.

Josep A. Clavé, 3 — Telèfon 1939 A.

P. GALLASTEGUI, S. en C.

Ship-Chandler Furnish all hinas of provisions at the most moderate prices. Proveïdors de tota classe de queviures per a vaixells

Carrer de la Mercè, núm. 17 - BARCELONA

MAJÓ I PIÉ

CASA PROVEIDORA DE VAIXELLS

LICORS, VINS I VINAGRES de totes classes
ESCUDELLERÀ, 46

SITUACIÓ DE VAIXELLS

ARMADORS

Companya Transmediterrània — Barcelona

V. Capitán Segarra.	a Vigo.
» J. J. Sister.	» Màlaga.
» J. B. Llovera	» Algeciras.
» Sagunto.	de Alacant a València.
» Vicente La Roda	a Càdiz.
» Villarreal	» Canàries.
» Delfin.	» Larache.
» V. Puchol.	» València.
» A. Lázaro.	» Barcelona.
» Gral. Fernández Silvestre.	» Algeciras.
» Teodoro Llo- rente.	a Ceuta.
» Cabañal.	» Canàries.
» Hespérides.	» Cette.
» Reina Victoria . . .	de Canàries cap a Càdiz.
» Atlante	» Oran cap a Cette.
» A. Cola	a Vigo.
» Barceló	» Cette.
» Grao.	de Vigo cap a Villagarcia.
» Jorge Juan.	a València.
» Espanoleto	de Musel cap a Màlaga.
» Túria	a Bilbao.
» Tordera.	» Port-Talbot.
» Torreblanca.	» Gandia.
» Comercio	de València a Alacant.
» Cullera	» Tarragona a Orreglia.
» Juan de Joanes.	a Anvers.
» Cirilo Amorés. . . .	de Sevilla a Canàries.
» S. Giner.	a Barcelona.
» Marq. del Tùria.	» Cardiff.
» Poeta Querol	de València a Anvers.
» Roger de Flor. . . .	» de Burriana cap a Liverpool.
» Rius y Taulet	a Cette.
» Navarra.	» Lisboa.
» Castilla	» Coruña.
» Andalucía.	» Vigo.
» Cataluña.	» Londres.
» Aragón	» Musel.
» Ausias March.	» Barcelona.
» Canalejas	» Càdiz.
» Jativa	» Sevilla.
» Tintoré	» Ceuta (d'arribada).
» Tambre.	» Barcelona.
» Antònia.	» Barcelona.
» C. Sorní.	» Cardiff.
» Ruiz Capdepón. . . .	» València.
» Peris Valero.	» Barcelona.
» Pérez Pujol.	de València a Bristol.
» Vicente Ferrer	a Port-Vendres
» Jacinto Verda- guer.	de Bilbao cap a Musel.
» Juan Maragall.	a Liverpool.
» Torras y Bages. . . .	de València cap a Liverpool.
» Gandia.	» Melilla.
» Marqués del Campo	a Bilbao.

P. Pepe.	
V. Pi y Margall	en construcció.
» Prat de la Riba	»
» Romeu	»
» Escolano	»
» Escalante.	»
» Poeta Arolas	»
» Guillém Sorolla. . . .	»

Ibarra i C.ª, S. en C. — Sevilla

V. Cabo Tres For- cas.	de Sevilla a Nova York.
» Cabo Cervera	» Nova York a Càdiz.
» Cabo Menor.	a Barcelona.
» Cabo Sacratif.	cap a Càdiz.
» Cabo Blanco	de Vigo al Nord.
» Cabo Carvoeiro. . . .	cap a Rio Grande.
» Cabo La Plata.	a Bilbao.
» Cabo Cullera	de Gijon a Santander.
» Cabo S. Vicente	a Màlaga.
» Cabo Peñas.	de Pasages a Bilbao.
» Cabo S. Martín. . . .	» Huelva al Nord.
» Cabo S. Antonio	cap a Villagarcia.
» Cabo Corona	» » Càdiz.
» Cabo Toriñana. . . .	de Santander a Ferrol.
» Cabo Roca.	a Barcelona.
» Cabo S. Sebas- tián.	cap a Bilbao.
» Cabo Nao.	» » Bilbao.
» Cabo Quejo.	a Barcelona.
» Cabo Sta. Pola	» València a Ponent.
» Cabo Higuier.	» Sevilla al Nord.
» Cabo Prior	» Aguilas a Ponent.
» Cabo Roche.	cap a València.
» Cabo Silleiro	de Bilbao a Santander.
» Itálica.	a Sevilla.
» La Cartuja	de Sevilla al Nord.
» Triana.	» Gijon a Bilbao.

S. A. Navilera Espanyola — Barcelona

P. Manresa.	sortí de Cette el 1 cap a Barcelona.
» Río Benito	arribà el 28-2 a Barcelona.
V. Nona.	» » 5 a Gijon.

Cosme Puigmal — Barcelona

G. Lola Puigmal.	de Agda a Barcelona.
» Joaquina.	a Barcelona.

Conrat Guilemany — Barcelona

Ll. Cristóbal Colón

Hispania Marítima, S. A. — Barcelona

G. Damiana.	sortí el 25 de Màlaga cap a Lisboa.
» Vila	» de Manzanillo cap a Barcelona.
P. Cristóbal	de Alacant a Barcelona.
» Marieges.	a Barcelona.
» Marquet.	en construcció.

A. Rossell Porta — Tarragona

V. Malvarrosa. . . . |

Enric Freixas — Barcelona

V. Isla de Cabrera . | cap a Cette.
 » Almazora » » Cette.
 » La Sabinosa . . . » » Marsella.

Lluís Delclaux — Barcelona

V. Luis. | sortí el 1 de Barcelona a Marsella.

Barcelonesa de Navegació — Barcelona

V. Paulina | a Cardiff.
 » Nuria | de Barcelona a Anvers.
 » Adelina | a Cardiff.
 » Juliana | de Barcelona a Anvers.
 » Florinda | Gotenburg

Fills de Josep Tayà, S. en C. — Barcelona

V. Jaume d'Urgell . | a Marsella.
 » Teresa Tayà . . | » Barcelona
 » M. Arnús » » Nova Iork.
 » Rita » » Galveston.
 » Roger de Lluria . | a Barcelona.
 » P. Clarís » Gijón.
 C. Alfredo cap a Barcelona.
 B. G. Aniceto . . . | a Muros.
 P. Matilde
 » Sant Fost | de Barcelona a Kansouville.

Bofill i Otín — Barcelona

G. Joven Pepita. . . |

La Marítima — Mahó

V. Isla de Menorca. | a Barcelona.
 » Menorquín . . . | a Barcelona per a entrar Dique.
 » Mahón | de Mahó a Barcelona.
 » Monte Toro . . . | » Màlaga a Melilla.
 » Ciudadela | » Ciutatella a Alcúdia i Mallorca

Puig i Escalas — Barcelona

B. G. San Telmo. . | de Barcelona surt pròx. cap Oran.

Cambra de Contractació, S. A. — Barcelona

V. Maria | a Barcelona.
 P. Antonia » »
 » Vg. del Carmen . | » Torrevella.

Manuel Targarona — Barcelona

P. Egara | a Barcelona.

Fill de Ramón A. Ramos — Barcelona

V. Ramón. | sortí el 23 de febrer per a el Pireu.

Fills d'Enric Gironella — Barcelona

V. Tirso | a Barcelona.
 » Trini | cap a Rouen.
 » Rita | al Pireu.
 » Ampurdan | a Barcelona.

Domènec Mumbrú — Barcelona

V. Leonora. | a Nova Iork.
 » Domingo Mumbrú | al Pireu.
 F. Antonia Mumbrú | sortí el 26 de Manila a Barcelona.

Alexandre Linati — Barcelona

V. Velarde | sortí el 4 de Barcelona a Marsella.

Islenya Marítima — Mallorca

V. Rey Jaime I. . . | a Palma.
 » Mallorca » Palma.
 » Rey Jaime II . . » Barcelona
 » Bellver » Vigo.
 » Balear » Almeria.
 » Catalunya . . . » Vigo.
 » Isleño de València a Cette.
 » Lulio a València.
 » Ciudad de Palma » Palma.
 » Formentera . . . » València.

Fàbregas i Garcias — Barcelona

V. Teresa Pamies . | a Liverpool.
 » Teresa Fàbregas » València.
 » Colón » Cette.
 » Vg. de Africa . . » Barcelona
 » Sueca » València.
 » Manuel Espaliu . | » Alacant.
 » Manuela Pla . . . » Cette.

Vídua i Fills de P. Nicolau — Barcelona

B. G. Joaquín . . . | a Gibraltar.

Deutsch i C.^a — Barcelona

P. Margarita . . . | a Barcelona.
 » Luisa » Barcelona.
 » Amelia » Tarragona.

Carles Rubinat — Barcelona

B. Manuel Siaba. . | a Barcelona.

Carles Mallol — Barcelona

B. G. Angela . . . | de Palamós a Cette.
 P. Carlitos | a Port-Vendres.
 G. Sant Jordi . . . | en construcció.

Sebastià Robirosa — Barcelona

P. Antonio Palau. . | a Barcelona.

Vídua Llusà i R. Masià, S. en C. — Barcelona

F. Viuda Llusà. . . | de Barcelona a Nova Orleans.
 C. Isabel Llusà. . . | cap a Nova Orleans.
 » Cristóbal Llusà . | a Cadiz.
 » J. y C. Llusà . . . » Barcelona.
 » Rosendo Masià . . | de Montevideo a Barcelona.
 B. G. J. Llusà Puig | a Alacant.

Emili Cònsol i C.^a — Vilassar de Mar

P. Vilassar de Mar . | sortí el 28 cap a Cette.

Antoni Valls — Barcelona

B. G. Angela Balañá | a Casablanca.
P. Virgen del Mar . | » Port-Vendres.

Cucurny Germans — Barcelona

B. G. Mazagán. . . |

Companya General Duanera, S. A. — Barcelona

P. Milagrosa . . . | sortí el 1 de Cádiz a Ambers.
V. Marzo. | a Barcelona.

Companya Pinillos — Cádiz

V. Balmes. | de l'Argentina a Espanya.
» Barcelona. . . . | a Barcelona.
» Cádiz. | » l'Havana.
» Conde Wifredo. . | Barcelona.
» Infanta Isabel. . | sortí el 1 de l'Havana a Espanya.
» Martín Sáenz. . . | » el 3 cap a Sud Amèrica.
» Miguel M. Pini-
llos | de Canàries a Montevideo.
» Valbanera. . . . | a Buenos Aires.

Companya Transatlàntica — Barcelona

V. Alfonso XII. . . | sortí el 22 de Corunya cap a l'Havana
» Alfonso XIII . . | a Bilbao.
» Alicante. | » Nova Iork.
» Antonio López . | sortí el 26 de Colombo cap a Suez.
» Buenos Aires . . | a Cádiz.
» Cataluña. | cap a Nova Iork.
» Ciudad de Cádiz | el 10 sortí de Cádiz cap a F. Póo.
» C. López y Ló-
pez | » Barcelona.
» Infanta Isabel de
Borbón. | sortí el 2 de B. A.
» Isla de Panay. . | a Barcelona.
» Joaquín del Pié-
lago. | » Cádiz.
» Legazpi. | » Barcelona.
» León XIII. . . . | » Corunya.
» Manuel Calvo. . . | » Barcelona.
» Montevideo. . . . | » Colon.
» P. de Satrustegui | » Barcelona.
» Reina Victoria
Eugenia. | » B. A.
» Reina M.^a Cris-
tina. | al Ferrol.
» Santa Isabel. . . | a Cádiz.
» Mogador. | » Cádiz.
» M. L. Villaverde | sortí el 12 de Barcelona cap a F. Póo
» San Carlos . . . | » 813 » »

Gasòliba i Alvargonzalez, S. A. — Barcelona

C. Viva. | a Barcelona.

Miquel Picó Jou — Barcelona

P. San José de la
Montaña . . . | de Barcelona a Torrevella.

Construccions i Paviments — Barcelona

V. Mirotres. . . . | a Barcelona.

Golet i Freixas — Barcelona

V. Temerario. . . | a Barcelona.
» Juan Graner. . . | » »

J. Aguilera Villareal — Barcelona

P. Los Amigos. . . | a Barcelona.

Joan Clavera Vilar — Barcelona

B. Abel. | de Barcelona a Alacant.

Fills de P. Catasús — Barcelona

C. Pedro | a Barcelona.
B. G. Pepita | sortí el 28 de novbre. cap Manzanillo.

S. A. de Navegació «Iberia»

B. G. Barcino. . . | cap a les Antilles.

Manuel E. Llompарт — Barcelona

P. Maria |

Antonia Pujol — Barcelona

B. G. Josefina Cas-
tells. |

Drassanes Minguell, S. A. — Barcelona

P. Solgull. | de Cete a Barcelona.
» Golafeld | » Mobila a Barcelona.

G. Sensat i Fills — Barcelona

B. G. G. Sensat. . . | a Barcelona.

Joaquim Alsina i C.^a — Barcelona

P. Isabel |

Francesc Pasapera Comas — Barcelona

P. Paulita. |

Comerç i Navegació — Barcelona

C. Amílcar Barca. . | sortí 3 gener de B. A. cap a Barcelona

Joan Lladó — Barcelona

P. Trinidad Con-
cepción. . . . | a Barcelona.

Manuel Jové, S. en C. — Barcelona

P. Alicante. | a Mahó.

Enric Formiga — Calella

P. Villa de Calella . | de Barcelona a Cete.

Onofre Pont — Cadaqués

P. Valentín. | » Barcelona.
» San Francisco. . | a Port-Vendres.

Fills de Gaspar Matas — Palamós

P. Teresa. | a Palamós.
» Joven Paquito. . | » Port-Vendres.
Ll. Montserrat . . . | » »

Pere Gutierrez — Palamós

P. Ana Maria. . . . | de Cete a Barcelona.
Ll. Lycyta | Aigues mortes.
P. Maria Gloria. . . | de Marsella a Palamós.

Baudili Rosas — Palamós

P. Atilano Alvarez. |

Miquel Murall — Sant Carles de la Ràpita

Ll. Alfreda |
» Miguel |

CONSIGNATARIS

J. Witty y C.^a

- V. anglès *Kelbergen*, sortí el 7 de Barcelona cap a
Stampton Roads.
» brasileny *Guanabara*, sortí el 3 de Barcelona cap a Rio
Janeiro.
» » *Neuquen*, sortí el 22 de Barcelona cap a Brasil.
» noruec *Terje*, de Newcastle a Barcelona. (carbó).
» » *Opland*, de Cardiff a Barcelona. (carbó).
» hol·landès *Hoogoliet*, sortí el 8 cap a Castelló.
» noruec *Anmemor*, a Barcelona.
P n. americà *Azua*, a Barcelona.
» » *George W. Truitt*, a Barcelona.

Mac Andrews y Co.

- V. anglès *Monmouthshire*, sortí 2 Barcelona a Londres.
» » *Dee*, de Liverpool a Barcelona.
» » *Conway*, de Londres a Barcelona.
» » *Dryden*, s'espera sobre el 12 de Liverpool.
» » *X* s'espera sobre el 10 de Swansea.

Companyia Basc-Catalana

- V. espanyol *Mikeldi-Chihi*, a Barcelona. Surt prop cap
a Marsella.
» » *Ambos*, de Barcelona a Bilbao.

Tuzko, S. A.

- V. espanyol *Arriluce*, arribà el 2 a Barcelona de Galveston.

S. Talavera i Fills

- V. hol·landès *Fauna*, sortí el 10 de Barcelona cap a Gènova.
» » *Medea*, sortí el 22 cap a Benicarló.
» noruec *Erling-Lindoes*, sortí el 19 cap a Burriana.
» suec *Turbinia*, arribà 5 a Barcelona de Gottemburg.
» hol·landès *Uranus*, sortí 15 de Amsterdam a Barcelona.

Villavecchia i C.^a

- V. itàlia *Bologna*, sortí el 14 de Barcelona cap a Cen-
tre Amèrica.
» » *Principe di Udine*, sortirà de Barcelona cap a
Buenos Aires a primers d'Abril.

Ramírez Hnos. i Delgado, S. A.

- V. francès *Arbousier*, a Barcelona.
L. espanyol *Joaquina*, a S. Feliu.
B. francesa *Bergère*, a Barcelona.
V. brasiler *Sabara*, sortí 15 de Barcelona cap a Nova Iork.
» aliat *Vega*, a Marsella.

Andreu Rosa

- V. *Rosario*, s'espera. Surt el 15.

A. Loverdos

- V. *Andromachis*, sortirà cap a Pireu.

Brú Germans

- V. espanyol *Leonor*, s'espera.
» » *Presen*, al Pireu.
P. » *Mariano Sanz*, de Gijón a Barcelona.

Fill d'Agustí i Puig

- V. espanyol *José Maria*, a Cartagena.
» francès *Quartz*, a Barcelona.

Freixas Germans

- V. espanyol *Maria*, sortí el 5 cap a Marsella.
» » *Hèrcules*, a Barcelona.
» » *Union*, a Barcelona.
Llagut *Maria*, a Barcelona.

Casaseca i Suari

- V. espanyol *Kontzesi*, a Barcelona.
V. belga *Italiér*, arribà el 8 a Barcelona.

Antoni Pi Campmany

- V. *Sendeja*, de Barcelona a Anvers.
» *Peña Cabarga*, » » »

Domenec Cert - Germans

- V. espanyol *Concha*, sortí el 6 cap a València.

Manuel Jover, S. en C.

- V. francès *Gaulois*, a Marsella.
» » *Jeanne d'Arc*, a Cette.

S. A. Blavia

- Veler esp. *Victoria*, a Port-Vendres.

Pujol i Velloso, S. A.

- V. espanyol *Dick*, a Barcelona, surt prop al Pireu.

J. Allende i C.^a

- V. espanyol *Azpeitia*, arribà el 28 a Marsella,
» » *Aranzaqu*, a Barcelona.
» » *Mercedes*, arribà el 18 a Alexandria.
» » *Cresalubi*, arribà el 16 a Port Said.
» uruguayo *Benjamin*, al Pireu.
» » *Rio Delta*, a Salónica.
» » *Campana*, a Barcelona.
» » *Libertad*, a Oporto.

Domenec Mumbrú

- V. espanyol *Espana n.º 1*, a Barcelona.
» » *Onton*, a Barcelona.
» » *Ibai-Aurre*,
» » *Ibai-Luce*,

H. Enberg

- V. noruec *Fidalgo*, d'Anglaterra a Barcelona. (carbó).
» danès *Hermia*, de Swansea a Barcelona. (carbó).
» » *Diana*, a Barcelona.
G. danesa *Delos*, sortí el 4 de Barcelona cap a Eivissa.
» » *Lorenz*, de Barcelona a València.

Pere Larrañaga

- V. espanyol *Eolo*, sortí el 2 de Barcelona cap a Marsella.
» » *Marte*, a Barcelona surt pera Nova Iork.
» » *Salvadora*, sortí el 6 de Barcelona a València.

Antoni Valls

- G. *Piedad*, a Barcelona.
» *Fè*, a Barcelona.
» *Verge del Carme*, de Torrevella a Barcelona.
» *Nueva España*, a Aigües Mortes.
» *Angela*, a Aguilas.
» *Carmen Picó*, a Almeria.
» *Villa de Torrevieja*, a Motril.
B. *S. José*, a Alacant.
G. *S. Antonio*, de Palamós a Cette.
» *Paquete Ciudadelano*, de Palamós a Cette.
» *Ntra. Sra. de las Nieves*, de Palamós a Cette.
» *Los amigos*, de Barcelona a Alcudia.
» *Mascota*, a Puente Mayorga.
» *Santiago*, a Casablanca.
» *Pepita Parés*, a Cette.
» *Porto Colón*, a Cette.
» *Trinidad*, a Cette.

T. Mallol Bosch

- V. espanyol *Anilès*, de Barcelona cap a Nova Iork.
» » *Arantzazu*, de Barcelona cap a Anvers.
» » *Urkida-Mendi*, de Barcelona cap a Nova Iork.
» » *Umbre-Mendi*, de Buenos Aires a Barcelona.
» » *Gorbea-Mendi*, sortí 28 Nova Iork a Barcelona.
» » *Upo-Mendi*, sortí 14 Buenos Aires a Barcelona.
» » *"X"* sortí el 20 de Barcelona cap a Nova Iork.

J. Marly

- V. espanyol *Alfonso Fierro*, Sortí el 4 cap a Beirut.

Josep Vila

- B. G. francès *Jo-Jacqueline*, a Barcelona.

Pares i C.^a

- V. itàlia *Re-Vittorio*, sortí el 7 cap a Buenos Aires.

Fills de M. Condeminas

- V. itàlia *Amistà*, a Gènova.

NOTA. — Preguem a tots els naviliers ens donin compte dels vaixells que posseeixen, si és que noten la omisió involuntaria en la present llista. (N. de la R.)