

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 20 DE FEBRER DE 1919

NÚM. 2

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

COSES DEL MAR

I

PÒRTIC :: EL MONUMENT A EN JAUME I

Catalunya—ho he escrit moltes vegades—ha d'ésser amb el mar, o no serà. El mar és la seva gran frontera d'influència universal: fou mestressa del mar, quan el Mediterràni, el «mare nostrum» era casi «tot el mar». No pot avui, amb el modern mapa polític, pensar en un lloc privilegiat com li donaria, si en el transcurs dels segles s'arribés a formar la constitució d'un gran imperi català mediterrani, en el qual alguns han pensat, renovellant el somni del rei En Jaume: Catalunya, Valencia, Balears, Rosselló, Provença... Somnis, i rès més, però ¡quins somnis més grans...!

Catalunya ha d'ésser amb el mar. Com havia oblidat sa constitució política, com havia adormit la llengüa, com havia renunciat a totes les característiques de poble, de nació, havia oblidat, havia menyspreuat el mar, que la feu gran un dia. De tot ha vingut el jorn de la renaixença; llengüa, indústria, política, nacionalitat; i per últim ha arribat el que podríem dir renaixement marítim. Quants anys de propaganda, d'atenció, de concells, de recorts, de exemples... Catalunya pensa altra vegada amb el mar; torna a estimar-lo. Poble de drassanes les seves platjes, visita les meravelles de les seves costes, s'aficiona als sports; la gran ciutat catalana, pensa amb el grandios Passeig Marítim, amb la muntanya de Montjuic, el mirador esplèndid; les viles pensen en fer ports i s'hi afanyen; hi ha una literatura, els periòdics dediquen atenció preferent a la secció marítima, que ja és quelcom més que una llista de naus entrades i sortides, o la nota del guaita de Montjuic; ja hi pot haver una «Revista Marítima». I no manca qui, pensant en venturosos dies de govern propi, que s'acosten, malgrat tot, acarona projectes i

els estudia i els va articulant com una futura ofrena a la senyora del Mediterràni, a la creadora del Consulat de mar.

Però Catalunya, i més Barcelona, el cap i casal de la patria catalana, té un deure a complir, un deure, sense el compliment del qual no pot, amb dignitat, llençar-se altra volta a la conquesta del mar. Té un deute amb l'inspirador, amb el creador, amb el fundador: un deute amb el gran Rei En Jaume, l'ànima de la Nacionalitat Catalana; amb qui, renunciant a empreses transpirinenques, amb el tractat de Corbeill, feu del tron d'Aragó i Catalunya, una forta galera amb proa a l'Orient, cap a la llum, cap al sol, cap a les illes mediterrànies, que seguint cada dia el camí dels raigs lluminosos de l'astre rei, miraven, esperançades, Montseny i Montserrat. Barcelona deu a la memoria de l'alt rei En Jaume, un monument: ell feu a Catalunya, amb lleis i amb armes, nació marítima; per ell fou senyora del mar. Avui, que gira altra vegada els ulls a les coses de marina, no deu avençar més sense que en el cap i casal de la terra, s'alci el monument al gran rei.

* * *

L'ajuntament de Barcelona, successor del Concell de Cent que'l Rei Jaume va crear, ha honorat un vell artista que honora Catalunya, acordant embellir una plaça nova, amb una obra de l'eximi escultor, de suaus belleses revellides, qui ja no pot crear més bellesa. Aquest escultor, En Venanci Vallmitjana, creació de somnis patriòtics, té una gran obra: el Rei Jaume I, a cavall, cobert d'armes, amb el capell del drac cimejant la noble testa. N'existeix un fanc que té, si no recordo malament, en Carles Piroz-

zini i una reproducció en bronze que posseeix el Consistori dels Jocs Florals. Fer-ne una gran estàtua, costaria poc—i enc que costès molt!—Barcelona ha de fer-la. L'Ajuntament, els nostres naviliers, han de començar la subscripció i tot Catalunya deu contribuir-hi. Així expressarà no sols l'agraïment al gran Rei i el tribut a un vell artista, sino el desig de continuar la obra del conqueridor del mar per Catalunya.

Com jo, a l'iniciar uns articles sobre coses del mar, he pensat primer que tot, amb el gran Rei En Jaume i he llegit altra vegada, amb llàgrimes als ulls i amb batecs del cor, aquell gran poema català, que's diu la «Crònica d'En Mun-taner».

L'idea és llençada, ¿qui la recull? Bé de la patria haurà qui ho faci.

I ara, parlem del mar...

FERRÁN AGULLÓ I VIDAL

La Direcció d'aquesta Revista, adonant-se que si volia complir amb els seus lectors, venia obligada a donar números amb data anterior a la de la sortida del present; i com, per altra part, la Revista té utilitat si apareix en son dia, ha preferit prescindir dels números

refrassats i adaptar-se des del present a l'actualitat.

Per a suplir els números que podriem dir saltats, la Direcció en prepararà d'extraordinaris durant l'any, els quals compensaran abastament els nostres lectors dels números perduts.

EL MOMENT MARÍTIM

L'OPINIÓ DELS NOSTRES NAVILIERS

Parlant amb don Josep O. Guañabens

Amb l'intenció de conèixer l'opinió dels nostres naviliers en relació amb el moment marítim actual, hem celebrat una entrevista amb el gerent de la companyia *Barcelonesa de Navegació S. A.*, don Josep O. Guañabens, qui sol·licit a la nostra indicació començà dient-nos:

—Estem en un moment d'absoluta desorientació, no solament a Espanya sinó a tot el mon. Si hi està Anglaterra, a la qual estem subjectes, com no hem d'estar-hi aquí, mancats de marina mercant, puix no tenim la meitat de la que necessitem?

La guerra ha creat noves companyies, algunes d'elles degut a la necessitat de continuar el negoci d'importants cases comercials. La nostra companyia s'ha creat casi després de la guerra, mirant les necessitats de Catalunya, deslligada d'influències, amb l'únic objecte de donar als nostres industrials els vaixells necessaris per a llurs exportacions.

Tinc de declarar que no'ns hem vist corresposts, ajudats. Els mateixos polítics catalans ens han abandonat, desconeixent potser l'importància que té per a Catalunya la possessió de marina mercant. El nostre propòsit era crear una forta companyia catalana, per què Barcelona no'n tenia cap, i fer amb ella el braç que tingués la força que mereix l'industria del nostre poble. Però repeteixo, no'ns hem vist secundats; ha persistit una política equivocada res-

pecte el tràfec marítim i això ens ha desencorajtat i espantat. Pensàvem adquirir vapors nous a Anglaterra, per a crear una gran flota catalana, però davant del problema tal com se presenta avui, sinó som apoiats, no sabem què farem,

Voliem establir una línia regular amb els Estats Units, amb vaixells grans, per a poder dir als nostres exportadors que no havien de preocupar-se per a exportar llurs productes perquè comptarien amb una companyia propia, prescindint de les oficiositats de les companyies subvencionades i disposada a obrir els mercats nous que fossin necessaris. Però ens manca ajuda, cohesió i és lamentable que havent-hi aquí una industria floreixent succeeixin aquestes coses. Aquí únicament es troba protecció per als fabricants i industrials i això és una equivocació dels nostres polítics.

Sense marina mercant, la nostra industria, que ja ve protegida per l'arancel, sofrirà més perills quan el mon reprengui les seves activitats habituals. En comptes d'anar als països que convindria, anem allí aon més ens paguen, deixant que vinguin aquí vapors de països que se'n duen els productes que podriem portar-hi nosaltres. Tot vé de que'l Comitè de Tràfec Marítim lliga de braços els armadors, posant-nos en el perill de que mentre nosaltres prestarem serveis requisats, vindran els estrangers lliurats de la requisita a pendre'ns el negoci de

l'exportació que podria fer la marina mercant espanyola. Aquesta està subjecte al control del Comitè, en el qual ha regnat i regna el favoritisme; que actua amb complet desconeixement de les necessitats en les comunicacions marítimes i que dona acollida a totes les companyies ferroviàries i les potents d'enllumenat públic i a la Transatlàntica i altres, les quals, i especialment les ferroviàries, a pesar de l'augment de les tarifes conseguit darrerament, menacen tots els dies el Govern amb la paralització del tràfec, mentre les altres anuncien que deixaran les capitals a les fosques si no se'ls faciliten vaixells requisats que'ls transportin carbó a preu de taxa.

Aquestes recomanacions i preferències, que son fetes i obtingudes per polítics consellers de les mentades companyies, porten per conseqüència que s'exerceixi una pressió constant prop del Ministre de Proveïments, el qual, desconeixent en absolut el negoci marítim i assessorat per individus del Ministeri de Foment que componen el Comitè de Tràfec Marítim, paralitza cada quatre dies el moviment de tota la flota espanyola, dictant disposicions que'ls naviliers han de treballar després per a obtenir-ne la derogació, puix no son aplicables, requisant grans quantitats de tonellatge en profit de les grans companyies i llançant als ports d'Asturies 30, 40 i fins 50 vapors d'un plegat que queden inactius durant tres mesos, per que solament poden ésser-ne carregats tres o quatre a l'hora i donant-se el cas de que a causa dels temporals d'hivern i a les malíssimes condicions d'aquells ports els posen en gran perill d'enfonçar-se, com ja ha succeït per vergonya, a més dels grans perjudicis que causen als armadors amb les llargues estades.

Aquesta és la situació actual de la marina mercant espanyola i ja pot suposar que mentre subsisteixi ens veurem privats de poder desenvolupar els nostres projectes.

—I respecte del tonellatge, quina opinió té?

—Crec que trigarem temps a poder adquirir vapors nous a l'estranger. Nosaltres mateixos, davant d'anuncis d'ofertes que feien constructors anglesos, vàrem intentar comprar i ha resultat que no s'han pogut complir els encàrrecs. Aquests anuncis de tonellatge disponible els ha fet Anglaterra per produir la sensació d'una baixa. Però en realitat el govern anglès ha prohibit la venda i passar contractes a neutrals de vapors de nova construcció. I és que aquesta no és suficient per les necessitats del seu país. El govern anglès únicament ha donat permís per a vendre vapors de més de 15 anys d'explo-

tació, amb les calderes cremades, és a dir, que no serveixen per a sostenir una competència.

Les construccions angleses es fan a raó de 30 lliures el material requisat i de 46 lliures pels que no ho és. S'han fet ofertes a Bilbao de vaixells nous tipu Standard, però amb bandera anglesa i fabricats amb material requisat, a 35 lliures la tona.

No hem de fer-nos il·lusions, doncs, de trobar tonellatge nou. Anglaterra es troba amb dificultats per a aplegar vapors. A més li manquen calderes i maquinària. Tot això repercuteix a casa nostra, puix ja és sabut que molt d'aquest material ve d'aquell país.

Les drassanes espanyoles no poden donar l'abast al tonellatge que necessitem. A més, excepte les drassanes del Nervión i l'Euzkalduna de Bilbao, en general aquí no se sap construir.

—I no's podria trobar tonellatge als Estats Units?

—Tampoc és possible comptar-hi per ara. Les construccions es fan allí a 300 dollars la tona, sense garantia de transferència de pavelló i a més tenen el compromís de facilitar als aliats tot el tonellatge perdut. Cal tenir present també que s'han fet fins ara vaixells de guerra, amb la bona doctrina de que durarien quatre o cinc anys, per efecte de la guerra submarina. Així, doncs, ens trobem que han fet molts vaixells esplèndids de línia, però de poca solidesa, puix em comptes de posar-hi planxa d'onze mil·límetres, li han posada de quatre o de cinc.

Parlant amb don Angel Bono

L'apoderat de la casa Domènec Mumbrú, don Angel Bono, s'ha prestat a exposar-nos la seva opinió. Heu's-aquí en síntesi ço que ens ha dit:

«Pensem continuar i ampliar el servei regular entre Espanya i els Estats Units, que fèiem abans de la guerra. Per complir-ho ens manquen vapors, i per adquirir-ne, tenim dipòsit fet a Anglaterra per a tres vapors de més de 15 anys d'exploació, o sigui, dels que'l Govern autoritza vendre.

No obstant, no totes les ofertes que fan els armadors anglesos, resulten veritat, puix al pretendre comprar els mentats vapors, llurs propietaris ens han dit que'l Govern hi posava dificultats. Per tant, els rumors de que Anglaterra disposa de tonellatge, no són més que un «bluff» i segurament hauran simulat ofertes per a fer pujar el canvi i baixar els nòlits i el tonellatge. La baixa dels nòlits és degut a la manca de transaccions i a que'ls vaixells no són a llur punt veritable. Provablement es passaran dos o tres anys en aquesta situació anòmala i poc profitosa, després dels quals vindrà segurament una nova alça o bé les circumstàncies més favorables que ara per a la navegació, sense aquesta alça, faran que s'obtinguin més rendiments.

Però, ultra la dificultat d'adquirir vapors, ens priva també realitzar cap projecte en ferm, la persistència de la requisita de vaixells, feta en ocasió de la guerra, però que desapareguda aquesta, els mateixos països bel·ligerants que foren els primers d'implantar-la, la deixen sense efecte abans de firmar-se la pau.

Hem realitzat gestions per què se'ns deixés lliure la flota, puix tal com està ara la qüestió, és impossible concretar res, tota vegada que quan s'ha conseguit un destí, varien de pensament i ens canvien l'itinerari. Aquesta situació no's pot perllongar, per què ens duria a la fallida, la qual cosa ningú vol creure i per tal motiu, no'ns veiem secundats, ni ens animen, fent-nos tornar pessimistes i pensant que tal vegada fóra millor retirar-se del negoci.

Els naviliers vàrem acceptar la requisita, per què fou una llei sabia, però no podem suportar-ne la perllongació i sobretot tal com la fa el Comitè. No vol dir això que'ns girem d'espatlles al Govern. Estem disposats a col·laborar amb ell, però de manera factible, mercantil, que podria ésser contractar lliurement el Govern i els naviliers uns viatges a preu reduït per a determinats serveis.

Si Espanya hagués anat a la guerra, totes les classes socials haurien hagut de fer un gross sacrifici. En canvi, ara, únicament els naviliers, hem fet aquest sacrifici i tots els altres estaments, s'han sabut treure el compromís de sobre. S'ha volgut presentar com si fossim sols nosaltres els que haguessim obtingut beneficis amb la guerra, quan podem demostrar que som el tercer factor econòmic d'Espanya en aquest sentit. Si el sacrifici que hem fet fins ara nosaltres, l'haguessin fet altres sectors, no'ns veuríem menaçats com ara ens trobem.

Respecte el carbó havem dit al Govern que's pot adquirir lliurement d'Anglaterra a preus més baixos que el d'Asturies.

Nosaltres som homes d'honor i si continua l'estat actual, ens trobarem que no podrem complir el pagament a prorrata dels coeficients de navegació. I no se'ns admeten raons, sino que en comptes de deixar que la qüestió es discuteixi, se'ns menaça amb la paràlització dels vaixells, sino paguem desseguida. Hi ha que tenir en compte que'l Comitè de Tràfec Marítim ha fet repartiments, amb els quals no podem estar conformes. En conjunt, en el repartiment de pagar els coeficients de navegació, venen carregades les petites empreses i en canvi, les grosses i subvencionades pel Govern, gaudeixen de preferències importantíssimes, considerant-se que han fet sacrificis que són molt discutibles.

La qüestió de deixar en llibertat la marina mercant, havia quedat resolta en el darrer viatge que vàrem fer a Madrid. Per això ens vàren sorprendre tant les noves disposicions del ministre i a l'objecte de parlar amb qui havia de saber aquest canvi, marxà novament una delegació a Madrid.

En aquesta qüestió el Govern no és previsor. Si abans la guerra ens era necessari el tonellatge pel comerç, avui ho és molt més encara. Espanya havia mirat amb indiferència aquest problema. Catalunya mateix feia anys s'havia girat d'esquena al mar, però ara la necessitat l'ha feta guaitar novament vers on té el seu futur avenir. Davant d'aquest despertar, hem volgut donar fins la sensació de fer el que no podíem. Ara les circumstàncies són bones per encarrilar el problema, però si els Guberns ens ho desfàn, no és possible fer res. Es necessari que acabin les gestions equivocades del Comitè de Tràfec Marítim i dels polítics i cal que s'orientin pel bon camí que ha d'ésser endegada la qüestió de la marina mercant espanyola, única manera de que no quedem endarrera i supeditats a altres països.

LES COMUNICACIONS MARÍTIMES

ELS NOUS SERVEIS :: LES COMPANYIES ESTRANGERES

Les Companyies franceses

Hi ha confiança en que aviat la important Companyia francesa Cyp. Fabre, de Marsella, tornarà a restablir el seu tràfec amb Barcelona i Nova York, utilitzant els magnífics vapors de la seva flota, aptes per a passatgers i mercaderies.

D'aquí pocs dies és esperat al nostre port, la xalana francesa *Arbousier*, de la «Société Maritime Nationale».

Aquesta classe de vaixell és una innovació per nosaltres, puix degut a l'escassetat de mitjans de transport, el Govern francès s'ha vist obligat a recorre a un enginyer per a compensar les unitats de la seva flota que fou destruïda en part per la guerra submarina.

Aquestes xalanes, de 1.000 a 1.500 tones, estan proveï-

des d'arboladura, velamen, maquinetes i motor i en llurs bodegues les mercaderies son beneficiades d'una excel·lent estiva.

La *Arbousier* va remolcada fins a destí per un remolcador de molta potencia i d'ençà d'un any pròximament que aquestes embarcacions prestin servei entre'ls ports del Nord d'Àfrica a Cette i Marsella i no ha ocorregut cap accident a pesar dels temporals que hi han hagut.

Tant de la Companyia Fabre, com de la «Société Maritime Nationale» en son agents a Barcelona els senyors Ramirez Germans i Delgado.

S. Talavera i Fills

Aquesta casa consignatària té notícia de que'ls vapors de la Companyia «Svenska de Gothenbourg» (Suecia), han reprès llurs serveis entre aquest país i Barcelona. Es tro-

ba ja en camí el vapor *Turbina* i estan anunciades pròximes sortides.

La Companyia «Otto Thoresen», de Cristiania, ha seguit sempre el servei amb Barcelona.

La Companyia holandesa «Royal Netherlands Steam Ship Company», d'Amsterdam, ha reprès els seus serveis, destinant de moment els vapors *Medea* i *Fauna*, que fan la línia Holanda i Espanya.

Ignasi Villavecchia i C.^o

El dia 13 del corrent arribà al nostre port, procedent de Gènova, el vapor *Bologna*, de la Companyia «Veloce», el qual reprèn el servei entre Gènova i Centre Amèrica.

Pels darrers dies del mes de Març és esperat al nostre port el vapor *Principe di Udine*, de la Companyia Lloyd Sabauda, la qual inaugura el servei amb el Plata.

Fills de Josep Tayà

La casa Fills de Josep Tayà, S. en C., té en projecte realitzar els següents serveis:

Una línia regular mesal entre Barcelona i els ports espanyols del Mediterrani, a la illa de Cuba i ports del Centre Amèrica. Aquesta línia serà mixta de passatge i càrrega, inaugurant-la el vapor *Roger de Llúria*.

Una línia regular quinzenal entre ports espanyols del Mediterrani a Liverpool. Serà també mixta de càrrega i passatge.

Una línia regular setmanal entre els ports de Barcelona i Gènova, de càrrega i passatge.

Altra línia regular setmanal entre els ports de Barcelona i Marsella, de càrrega i passatge.

Una línia regular setmanal de Barcelona a Cete.

Un servei regular mesal entre els ports del nord d'Espanya i Portugal i els ports del Mediterrani espanyols i francesos, arribant fins a Gènova.

Una línia regular mesal de càrrega entre els ports del Mediterrani espanyol i Nova York, inaugurant-lo el vapor *Josefa Raich* el dia 25 de febrer.

Per a realitzar aquests serveis compta la casa amb els vapors *Roger de Llúria*, *Pau Claris*, *Jaume d'Urgell*, *Teresa Tayà*, *M. Arnús*, *Rita*, *Santa Ana*, *Cièrrana*, *Torre del Oro* i *San José*.

A darrers d'aquest mes es compta que serà llançat a Gijón el vapor *Capitán Revuelta*, l'Euzkalduna de Bilbao ha tingut lloc el llançament del vapor *José Tayà*.

Companyia Transmediterrània

Quan la requisa de vapors tant per part del Govern espanyol com del francès sigui abolida, aquesta companyia navilera pensa establir serveis regulars fixes que ara molts realitza però sense seguretat.

Heu's-aquí les línies principals:

Servei setmanal entre Barcelona i altres ports espanyols i Liverpool.

Servei setmanal entre Barcelona i altres ports espanyols i Londres.

Servei entre Barcelona i altres ports espanyols i Anvers.

Servei entre Barcelona, Alacant, Almeria, Cartagena, Oran i Argel.

Servei entre Barcelona i altres ports espanyols i Gènova.

Servei bisetmanal entre Barcelona i Marsella.

Servei bisetmanal entre Barcelona i Cete.

Servei regular entre Espanya i els Estats Units.

Servei quinzenal entre Barcelona i el nord de França, amb els ports de Burdeos i Rouen.

Servei quinzenal entre Barcelona i el Pireu, Atenes i Alexandria.

Per a realitzar aquests nous serveis compta la companyia amb vapors suficients, a més dels que té entretinguts en serveis del país. Actualment té en construcció dos vapors de 3.500 tones de càrrega a les drassanes de Cartagena i quatre vapors de 5.000 tones de càrrega a les drassanes de Bilbao.

També està preparant unes importants drassanes a València, en les quals es podran construir vapors fins 10.500 tones.

EL DARRER TEMPORAL

Durant els dies 9, 10 i 11 del corrent, es desentrotllà a les costes del Mediterrani i Golf de Biscaya, un fort temporal de Llevant, amb vents durs del primer quadrant, mar grossa i fortes pluges, impeding en casi tots els ports les entrades i sortides de vaixells i obligant als que's trobaven navegant, a pendre el fondejador més pròxim per a escapar als forts cops de mar. S'han de lamentar alguns accidents, dels quals donarem compte breument:

A Barcelona entraren d'arribada forçosa nombrosos vaixells, entre els quals figuren els velers espanyols *Angela*, *Alejos*, *José Acosta*, *Maria Antonia*, els italians *Simonetta* i *Paulina*, i el francès *Bergère*. El vapor nord-americà *Western King*, que havia sortit cap a Gibraltar es vegé obligat a pendre novament el port, degut al temporal i a les avaries que experimentà a les màquines. Sofriren avaries al casc els velers *Simonetta*, italià i *Bergère*, francès. El *Western* per haver-se'n anat al travers, mancat de govern, fou auxiliat pels remolcadors *Cataluña* i *Montserrat*, gràcies als quals pogué evitar-se la pèrdua segura del vaixell.

El mateix dia 9, a les set del matí, tres joves, que per ésser diumenge, havien sortit a passejar fora del port en un bót, tingueren la desgracia de que aquest es tombés, caient els tres a l'aigua, morint ofegats, a pesar dels titànics

esforços que feren per a salvar-se, nedant, i sense que's carrabiners, que desde la platja de càn Tunis presenciaven el fet, poguessin donar-los ajuda eficaç.

Els dies 10 i 11 continuà la llevantada, venint d'arribada el vapor *Teresa Fàbregas*, que anava a Cete, essent de notar que el dia 11 no sortí cap altre vaixell del port que'l correu de Mallorca, vapor *Rei Jaume I*.

A Tarragona es trobaren detinguts el dia 11, per causa del temps, els vapors *Grao*, *Juan de Joanes*, *San Sebastián*, *Isleño* i *Mikeldi Chiki*.

A Mahò entrà d'arribada el vapor *Pressen*, sortit de Barcelona cap a Pireu.

A Eivissa naufragà a les costes del poble de Santa Eulària, una barca de pesca, i a la rada d'Astàvia, el pailebot *Maria*, d'aquella matrícula.

A València es deixà sentir també el temporal, acompanyat de fortes pluges. El pailebot *Ulloa*, construït a Galícia l'any 1917, d'unes 700 tones, que havia sortit de Barcelona, tingué que refugiar-se a l'esmentat port, per no ésser-li possible entrar cap a la dàrsena interior. A la matinal del dia 10, li garrejaren les àncores i se'n anà de travers, embarrancant a la platja, de cara a les drassanes de la Companyia Transmediterrània. Es desconfia de poguer

silvar al vaixell, que té serioses avaries al casc. Sortosament no hi hagué desgracies personals.

Els vapors francesos *Péronne* i el *Saint Charles*, entren també d'arribada forçosa, el segon completament escorat per haver-li corregut la càrrega.

A Castellò s'hi desentrotlla igualment el mal temps. Més de vuitanta embarcacions de pesca i de cabotatge, es refugiaren al port. El vapor bilbaí *Villasandino* i l'anglès *Parra*, romperen les amarres, vengent-se obligat aquest a

fer-se a la mar per a capejar el temporal. Romperen també els amarratjes, una balandra francesa que's ya veure en perill de naufragar. La goleta *San Andrés* i el vapor *Torreblanca*, aconseguiren guanyar el port, després de molts esforços, igual que'l vapor anglès *Alaveño*.

Finalment, al golf de Biskaia hagueren de refugiar-se a San Sebastián diferents vaixells, corrent perill de naufragar el vapor pesquer *Ceriza n.º 2* per haver-se-li avariat la màquina.

NAUFRAGIS I ACCIDENTS

Vapor *Ausias March*. El dia 22 prop passat, entrà d'arribada a Alacant, amb foc a bord. Les màquines de les Drassanes de l'Estat, treballaren fins a extingir l'incendi que havia començat per la bodega n.º 2.

Vapor *Piave*. Aquest vapor nord-americà que havia encallat a Cotwyl, s'enfonzà la nit del dia i perdent-se totalment i salvant-se els seus tripulants.

Vapor *Narragansett*. Aquest transport nord-americà que havia sortit de l'Havre cap a Southapton, embarrancà a Vonbridg-point, a la costa de les illes de Wycht. Varis remolcadors de Portsmouth i de Southapton pogueren, a pesar del mal temps, transportar a lloc segur 2.000 soldats que conduïa.

Vapor *Exchange-Telegraph*. Topà el 21 de gener prop passat amb una mina, anant-se'n a fons i ofegant-se 11 mariners.

Teresina. Vaixell brasileny, encallà el 5 del corrent, prop de Santos, considerant-se perdut junt amb el carregament de cafè que portava a França.

Nemrod. Aquest vaixell anglès que serví a Shachleton en les seves expedicions polars, convertit després en vaixell mercant, naufragà a primers del corrent perdent-se junt amb el seu carregament de carbó. Es salvaren solament dos homes dels dotze que'l tripulaven.

Pemarg. Dragamines anglès que s'enfonzà el dia 6, prop de lorkshire a conseqüència d'haver topat amb una mina.

Quantico. Vaixell nord-americà de 2.676 tones, construït en 1882, de la matrícula de Baltimore. Les seves característiques eren 280—40.7—15.8, peus anglesos. Naufragà el 25 de desembre a la costa de l'illa de Tallas, morint 16 persones a causa del sinistre.

Temple-E-Dorr. Vaixell nord-americà, construït en 1907, de 720 tones amb casc de fusta. Les seves característiques eren en peus anglesos 176.4—38—12.3 i pertanyia a la matrícula de Sant Francesc de Califòrnia. Dirigint-se de Nova Orleans a Sant Francesc, fou empès pel temporal cap a la costa esberlant-se contra les roques de Cogimar. La tripulació es va veure obligada a abandonar el vaixell, morint quatre homes ofegats, i salvant-se els demés.

Leonardo Da Vinci. Cuirassat de la marina italiana, perdut a la rada de Trento el mes d'agost de 1916. Han estat portats davant del tribunal de Génova sis culpables de dit sinistre, essent el principal d'ells Enea Vincengi, que estava en relació amb un dels caps de l'espionatge enemic.

Begoña n.º 6. Comuniquen del a Corunya que s'ha pogut fer surar a l'esmentat vapor que's considerava perdut.

Pailebot *Nuevo Janeiro*. Ha naufragat en aigües de Marsella.

Fou construït a les drassanes del moll de Mallorca, propietat dels germans Ballester.

Vapor *Faustino R. San Pedro*. Ha arribat a Bilbao aquest vapor que'l dia 31 d'octubre de l'any passat fou abordat a la badia de Aniberon (França) pel vaixell anglès *Hipso*. A conseqüència de l'accident el vapor se'n anà a fons, conseqüent-se fer-lo surar i després d'apariar-lo, ha retornat amb un carregament de carbó.

La tripulació ha arribat tota sense novetat.

Vapor *Villasandino*. Aquest vapor va sortir el dia 13 de Burriana, carregat de taronges destinades a Càrdiff i Bristol. A l'arribar davant el far de Burriana, embarrancà.

Després de molts esforços se'l pogué fer suar, carregant-lo novament cap als mentats destins.

NAVILIERS I MARINERS

LA REQUISA DE VAIXELLS

Viatges a Madrid :: Un ministre sense criteri fixe :: Els coeficients de navegació :: S'arriba a una solució?

Els naviliers delegats de l'Associació de Naviliers del Mediterrani, anaren dues vegades a Madrid, per a, junts amb els delegats naviliers de Bilbao, realitzar les gestions necessaries per a obtenir modificacions en la requisita de vaixells, en el sentit de deixar-los més ampla llibertat d'acció en la navegació.

Tot just els delegats naviliers arribaren la primera ve-

gada a Madrid, es vegeren sorpresos per una disposició del ministre de Proveïments, segons la qual es requisaven nous vaixells per a transportar carbó d'Asturies, amb destí a serveis de ferrocarrils i fàbriques de gas. A més, es prohibia despatxar cap vaixell, no vapor, destinat a l'estranger. Com pot suposar-se, aquestes mides causaren una grossa desorientació als armadors. A corre-cuita, es procurà tenir notícies de les causes que motivaven la disposició del ministre, i a les vin-i-quatre hores, aquesta quedava abolida, per què'ls delegats naviliers pogueren donar proves

de com el ministre i el president del Comitè de Tràfec Marítim, havien sofert una equivocació, en el sentit de que no resultaven certes les temors de que'ls ferrocarrils haguessin de suspendre alguns serveis. I deixaren Madrid els naviliers, convenint tornar-hi al cap d'una setmana, per a prosseguir les gestions.

Abans d'empendre el segon viatge, una nova disposició del Comitè de Tràfec Marítim, venia a pertorbar l'acció dels naviliers. Es referia aquesta a la prohibició a la Duana d'obrir registres de vapors, sense el permís del Comitè, el qual havia d'ésser consultat. Com l'obertura de registre és solament una qüestió de tràmit i que dona certes facilitats per a preparar la càrrega, resultava de difícil aplicació la disposició del Comitè. Al marxar per segona vegada a Madrid els delegats naviliers, s'endugueren per missió, obtenir que aquesta ordre fos derogada, com així varen aconseguir-ho. Encara que durant les gestions practicades amb el ministre, no arribessin a un acord concret, els naviliers retornaren amb l'esperança d'obtenir la modificació essencial en la requisita de vaixells, ço és, deixar en llibertat d'acció tot el tonellatge, avenint-se els naviliers a concertar nòlits reduïts per als serveis necessaris al proveïment del país.

Passen dos o tres dies del retorn dels delegats naviliers i el ministre de Proveïments surt amb una nova disposició, que no pot satisfer tampoc les aspiracions dels naviliers. Segons aquesta nova R. O. els naviliers espanyols venen obligats a dur cada mes 40.000 tones de blat de l'Argentina per a donar sortida a les 240.000 que'l Govern té adquirides i magatzemades. A més tenen de proporcionar els naviliers tot el carbó que sigui necessari per als serveis indispensables.

En vista d'aquesta nova disposició, la comissió permanent de l'Associació celebrà algunes reunions per a veure les gestions definitives que calia emprendre. A aquest objecte convocà una junta general que tingué lloc el dimarts dia 12, la qual fou presidida pel senyor Garcias, en absència del senyor Dòmine, que no pogué venir des de València, i se'n anà a Madrid. Acabada la reunió, sortiren cap a Madrid els senyors Garcias i Guañabens, a l'objecte de donar-li compte dels acords presos i que'ls expliqués els motius que havia tingut el ministre per a canviar de criteri, tota vegada que, segons tenim entès, a la darrera visita que li feren els delegats, quedà convigut que donaria satisfacció als desitjos dels naviliers.

Però, en comptes d'això, el ministre donava compte de que estava preparant la distribució de les 150.000 tones que, en tot moment, el Govern tindria requisesades i a la seva disposició.

En la mentada reunió general, tractaren també els naviliers de la qüestió dels coeficients de la navegació, sobre tot en la forma com el Comitè els ha distribuït, i demanar que se'ls donés temps de discutir i no com ara que exigeix fer-los efectius dins un plaç ràpid, amb l'amenaça de que no'ls despatxarà els vaixells.

En arribar a Madrid els senyors Garcias i Guañabens,

s'entrevistaren amb el senyor Dòmine, i després amb el ministre per a exposar-li les seves pretensions. La fórmula dels naviliers consisteix en proporcionar vapor llogats a un tipus reduït, a l'objecte de transportar les 240.000 tones de blat de l'Argentina, que'l Govern té comprat. Aquests vaixells els proporcionarien les principals companyies d'Espanya.

El transport del carbó a nòlits reduïts, quedaria sense efecte, com també totes les altres requises, deixant-se als naviliers en plena llibertat d'acció. Encara que'l ministre digui que aquests serveis requisats, són indispensables, els naviliers han pogut demostrar com no és així i com les companyies de ferrocarrils i les fàbriques del gas, s'avenen a contractar directament amb els naviliers, puix algunes ja ho han fet. I es donarà el cas de que'l carbó es podrà obtenir a preus més baixos que actualment perquè encara que'ls nòlits siguin més baixos, el navilier disposarà el viatge com li convingui i sense perdre temps.

Els que sostenen la necessitat de continuar la requisita de vaixells, són els que componen el Comitè de Tràfec Marítim i altres elements amb ell interessats. Però els interessos dels naviliers, no han d'estar a la mercè d'uns quants i per això cal que les raons dels naviliers s'imposin i els colloquin en condicions de poder emprendre els serveis marítims amb tota llibertat i mirant les necessitats del comerç i de la indústria, única manera de que poguem sembrar un xic, per a evitar que quan tots els països estiguin en disposició de rependre els serveis marítims amb tota intensitat, ens prenguin el que'ls nostres naviliers poden fer.

Arribats de Madrid els senyors Garcias i Guañabens, han donat compte a llurs companys de la situació de l'assumpte. Dins de pocs dies es celebrarà una nova reunió general que no se sap encara si tindrà lloc aquí o bé a Madrid.

El pràctic de Sant Feliu de Guíxols

Com resultat de les oposicions celebrades a Sant Feliu de Guíxols, ha estat nomenat pràctic de dit port, el pilot de la marina mercant, don Agustí Roldós.

Nova entitat navilera

A Bilbao s'ha constituït la Companyia Marítima *Mirentxu S. A.*, que té per objecte el noliejament i explotació del vapor *Mirentxu* o qualsevol altre que la societat adquireixi. Compta amb un capital de 1.200.000 pesetes.

EN JOAN QUINTANA

Ha mort el nostre estimadíssim company en la premsa, En Joan Quintana, capità de la marina mercant i redactor de *La Publicidad*.

No som a temps per a dedicar-li l'elogi que's mereix i ho farem al número vinent. (D. E. P.)



Taller de fundició de ferro i bronze, de 45 x 16 metres

de 40 metres d'ample, que posarà en comunicació la dàrsena actual amb les futures dàrsenes comercials, divideix l'espai en dues parts, quedant a l'esquerra de l'avinguda, l'instal·lació de les drassanes propiament dites i a la dreta el parc per a combustibles, fusta, etc.

Les grades, que son tres, tenen llargada distinta, essent la més llarga la del costat de Caro, que

mideix 126 metres i les altres dues paral·leles d'aquesta, 116 metres. Aquestes grades permeten la construcció de vaixells mixtes de passatge i càrrega, amb tonellatge de 10.500 la primera i de 7.500 les segones.

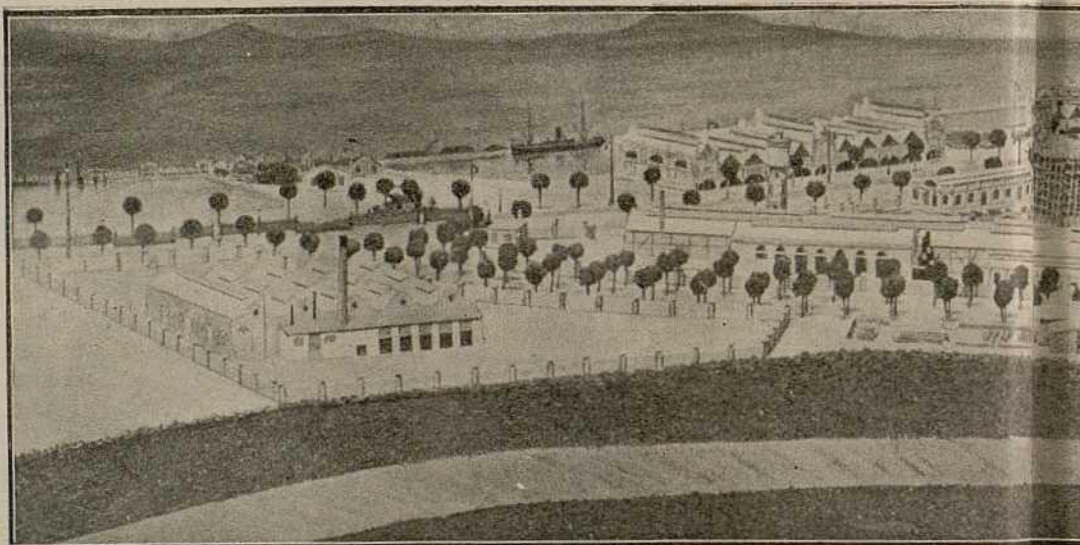


Pavelló sanitari, de 14 x 8 metres

LES DRASSANES E TRANSMEDITERRANEA

A la perllongació de la dàrsena primera dels nous molls del port de Valencia, entre l'actual passeig de Caro i el malecò del Túria, construeix la Companyia Transmediterrània unes grans drassanes que podran figurar entre les primeres d'Espanya.

L'espai ocupat per les drassanes, mideix 60.000 metres quadrats i una avinguda



Projecció
de l'any 1900

Tallant obliquament la perllongació dels eixos de les grades, hi ha el taller de ferrers de ribera i a l'extrem del sud, els tallers de forjes. Paralelament a aquest taller i separat del mateix per una carretera, hi han els tallers de caldereria i separat d'aquest per una gran plaça, hi ha la fundició de ferro i bronze.

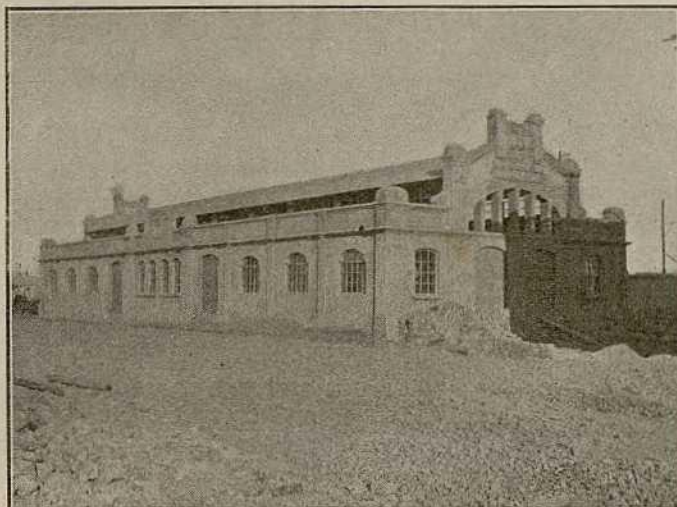
Del costat de Caro i amb façana a l'actual passeig, hi ha el pavelló de socorsos, les oficines, magatzems generals i la torre d'aigua, construïda de formigó armat, de 22 metres d'alçada, damunt la qual s'hi destaca un dipòsit de 150 metres de capacitat per a casos industrials i incendis.

El parc de planxes i ànguls ocupa l'espai comprès entre aquests edificis i les grades

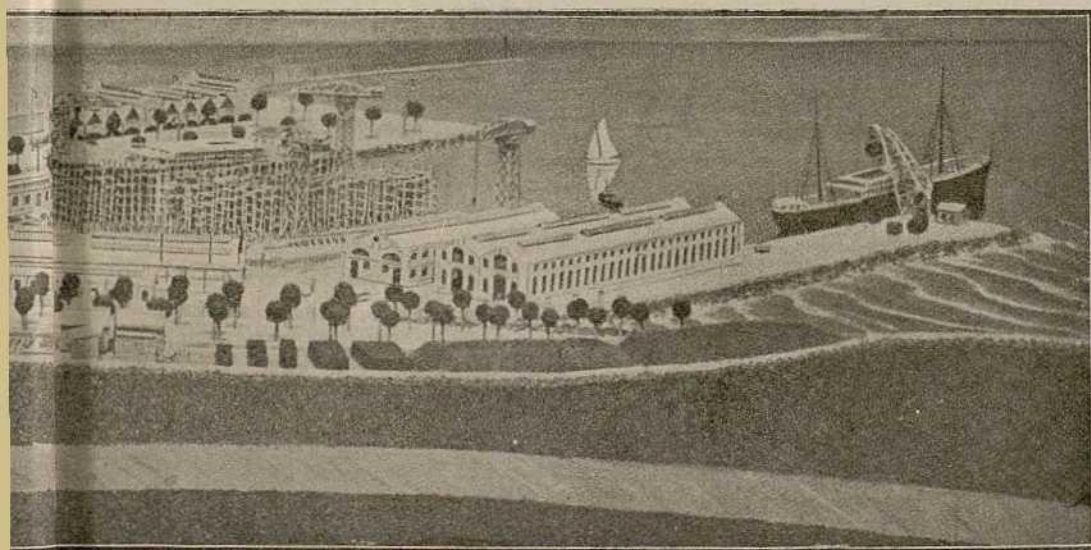
SE LA COMPANYIA RNIA A VALÈNCIA

s'enllacen per mitjà de vies fèrries al taller de ferrers de ribera i aquestes amb les vies de grades que alimenten les quatre grues torres locomòbils per a la construcció de cases.

A la dreta de les grades hi ha la sala de gàlips que ocupa el pis principal del taller de fusteria mecànica, ebanisteria i construcció de bots, qu'és pararel al taller de màquines i muntatge.



Edifici per a magatzem, de 50 x 16 metres



Completen les instal·lacions les de caràcter sanitari i donant pont a l'avinguda esmentada, s'erigirà una capella d'estil romànic.

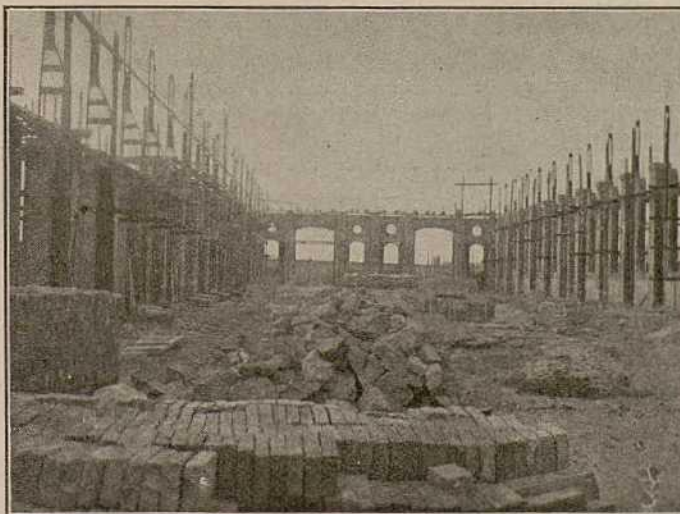
L'espai cobert per tallers i edificis, alcança 11.500 metres quadrats i les vies fèrries per al servei interior, tres kilòmetres i mig i les ordinaries, dos kilòmetres.

Les vies fèrries s'enllacen amb les del port, per dues vies especials i

les posen en comunicació amb el moll de muntatge flotant, o moll d'armament, qu'és a la mateixa alineació que'ls de la dàrsena comercial. Aquest moll tindrà una llargada de 180 metres, muntant-se al seu extrem la grua o màquina de 100 tones.

Una central elèctrica de 800 H. P. suministrarà l'energia necessària per als electromotors de les màquines-ferramentes, aparells aixecadors de tota mena i els ponts-grues dels diversos tallers, com també per a l'enllumenat.

Finalment la Companyia Transmediterrània té en projecte la construcció d'un barri obrer amb habitacions higièniques i alegres, a la margenera dreta del Turia; sales d'esbarjo i reunions, mercat, església i escoles, en les quals rebran instrucció adequada, per mestres escollits, els futurs obrers.



Taller de maquinària i muntatge, de 100 x 26 metres

ELS NOLITS

Opinió anglesa

Indubtablement que un dels problemes que sempre, però especialment en l'actualitat, més preocupen el món econòmic, és el dels transports marítims. Ell constitueix el nexa de les relacions humanes i és el que més ha estat afectat i trasbalsat com a conseqüència de la guerra mundial.

Terminades les hostilitats, han desaparegut immediatament algunes de les causes originàries de la immensa pertorbació que ha experimentat el mercat de nòlits en aquests darrers anys, i en lògica conseqüència, s'ha esdevingut una baixa immediata i de relativa importància, en dit mercat. Però entre les còtitzacions actuals i les d'abans la guerra, resta un tant notable marge de diferència que obliga a considerar encara anormal el pla en que's desenrotlla la indústria dels transports marítims.

Veurem regir aviat l'estat de normalitat en tan important branca de l'activitat, o bé seguirà encara per molt temps aquesta anormalitat que tant ha pertorbat la indústria i el comerç?

Es aquest un enigma que enfosqueix l'avenir de la navegació mercant, al que únicament poden donar resposta fonamentada aquells homes que per llur pregon coneixement i per la seva llarga experiència posseeixen un domini absolut en problema tant transcendent, exposats sempre, però, a que, malgrat llurs aptituds, factors desconeguts imprevistos malmetin llurs esperances i profecies, com tantes d'homes eminents ha llençat a perdre la realitat en aquests darrers anys transcorreguts.

Per això hem considerat interessant donar a conèixer l'opinió d'un d'aquells homes eminents als quals hem fet esment i aquest és Sir Alfred Booth, president de la *Cunard Line*, l'opinió del qual fou exposada recentment a un redactor d'un periòdic anglès.

Està fermament convençut Mr. Booth de que una baixa ràpida i important no's farà esperar pas gaire en el mercat de nòlits i fonamenta aquesta opinió, entre altres raons, pel fet de la reintegració a llurs armadors, de bona part del tonellatge que per atendre a les immenses necessitats derivades de la guerra se n'havien incautat els governs aliats. Sembla que la dita reintegració tindrà començ el primer de març.

Diu entre altres coses, el president de la *Cunard Line*:

«La immediata lliberació o reintegració del tonellatge, no'n tinc cap dubte d'això, produirà un ràpid descens en els nòlits. No és d'esperar que'l tràfec sigui de bon troç, l'existent en 1914. Malgrat les importants pèrdues experimentades en la guerra tindrem tonellatge suficient per atendre a les necessitats de transport. Al desaparèixer pel Govern, les circumstàncies que l'obligaren a disposar de capacitat de transport, ens deixa a nosaltres en condicions de poder procedir novament a la lliure contracta de nòlits, cosa impossible de fer en aquests darrers temps a causa de l'ambient artificial, en que's movia el mercat de nòlits.»

El transport normal i corrent, podrà disposar d'una gran capacitat entretinguda fins ara en serveis nacionals i com que la quantitat de tonellatge lliure anirà en augment, aniran desapareixent de manera automàtica les trabes de tota mena que tan han dificultat els transports marítims.»

R. C.

Les tarifes oficials

La *Gaceta* ha publicat el següent R. D.:

«Article primer: Durant el mes de gener regirà com límit màxim dels nòlits els següents:

a) Carbó procedent d'Anglaterra: 70 pessetes per tona, a ports del Cantàbric; 90 pessetes a ports del Sud i 100 pessetes al Mediterrani.

b) Fosfats des del port de Bengie al Mediterrani, 50 pessetes tona; a Sevilla i Huelva, 65 pessetes i al Cantàbric, 90 pessetes. Des del port d'Sfax al Mediterrani, 75 pessetes; a Sevilla i Huelva, 90 pessetes i al Cantàbric, 120 pessetes.

c) Procedències de la República Argentina pagaran: els cuiros, 1.000 pessetes la tona; llana i cotó, 400 pessetes metre cúbic; copra, 300 pessetes la tona; llevors oliaginosos, 350 pessetes la tona; greixos, 400 pessetes metre cúbic.

d) Els productes dels Estats Units es pagaran: cotó, a 20 pessetes la bala de cent lliures angleses; fosfat de Taja, 200 pessetes la tona.

e) Per a les altres procedències regiran els següents nòlits: 600 pessetes la tona, la pita de la Índia; 250 pessetes la tona del sucre de l'Havana; 250 pessetes la tona, el nitrat de Xili, portat en vaixells de vela i 350 en vapors. Els tabacs pagaran: dels Estats Units, 60 cèntims el quilo; de l'Amèrica Central, 65 cèntims; de l'Amèrica del Sud, 85; de les Illes Filipines, 130.

f) El transport de blat podrà fer-se a nòlit corrent pels vaixells de tràfec lliure o a nòlit reduït pels requisats per a realitzar aquest sevei, establint-se com a nòlit màxim, pel primer cas a 300 pessetes la tona.

Article segon: Per a la càrrega general importada dels Estats Units regiran els nòlits de 250 pessetes tona per als ports de l'Atlàntic i del Cantàbric, i 300 per al Mediterrani i s'entendran aquestes tarifes per tona mètrica per a les mercaderies de pes i per metre cúbic per a les mercaderies de volum.

Article tercer: Els agents a l'estranger de vaixells espanyols cobraran lliurement segons les variables exigències del moment al mercat, atenent-se als tipus que regeixin.

Article quart: Continuen subsintint les altres disposicions d'aquest ministeri, de les RR. OO. del 14 de setembre i 27 de desembre de 1918.»

Als Estats Units

La Oficina de Navegació de Washington, ha disposat la reducció de dos terços en les tarifes dels nòlits a bord dels vapors americans que naveguen entre Mèxic, Amèrica del Sud i ports d'Europa.

El transport de carbó anglès

En poc espai de temps han vingut al nostre port els vapors danesos *Tomsk* i *Moscou* i el norueg *Erling Lindoes*, transportant carbó anglès al nòlit de seixanta xelins la tona.

S'anuncia que durant els mesos de febrer i març arribaran a Barcelona 40.000 tones de carbó de Cardiff, el preu de cost del qual serà de 40 xelins i es transportarà també al nòlit de 60 xelins. De manera que's podrà vendre carbó anglès a 125 pessetes la tona, la qual cosa vol dir que serà a meitat de preu del carbó d'Asturies, que no és de tan bona qualitat.

Aquest fet és significatiu pel que respecta als nòlits fixats per al mes de febrer pel ministre de Proveïments que son de 100 pessetes la tona de carbó d'Anglaterra al Mediterrani. Si persistís la requisita de vapors, no hi hauria manera de competir amb els estrangers i si no fos que aquests no tenen prou tonellatge disponible, no hi hauria cap vapor espanyol que pogués fer aquest servei.

Els navillers espanyols no poden quedar satisfets de que'l Govern els senyali nòlits proteccionistes per què els col·loca en situació d'inferioritat davant dels estrangers per a prestar aquests serveis i el que puguin guanyar pel nòliti ho perden—amb un gros augment—amb les estades inactives dels vapors a causa de la desorientació del Comitè de Tràfec Marítim en la manera de distribuir els serveis.

ELS PORTS

BARCELONA

Present a En Bosch i Alsina

El dia 5, a la tarda, una comissió de vocals i ex-vocals de la Junta del Port, feu entrega al vis-president de la mateixa, don Ròmul Bosch i Alsina, d'una rica i artística placa d'argent a varies entonacions, obra de la joieria Valentí, costejada i oferta per tots els que constitueixen dita Junta i els sobrevivents dels que a la mateixa perteneixen des de la seva creació.

En nom dels ofertors dirigí la paraula el vocal senyor Comte de Lavern, contestant molt agraït el senyor Bosch i Alsina.

El carretatge

Hi ha maror entre els patrons carreters i altres elements interessats, pel desgavell que sembla que hi ha en els serveis de càrrega i descàrrega, originat per la lentitud amb que aquests es verifiquen en els molls de dugues importants companyies de navegació, havent donat lloc l'aglomeració i l'interrupció del trànsit a serioses discussions. Segons se'ns diu, es fan gestions per a la normalització dels dits serveis.

Moviment de vaixells

Moviment de vapors al port de Barcelona durant els dies 21 al 31 de gener.

Entrades:	De ports espanyols	34
»	De ports estrangers	26
	Total	60

dels quals 56 son espanyols, 1 anglès, 1 danès, 1 brasileny i 1 francès.

Sortides:	Cap a ports espanyols	35
»	Cap a ports estrangers	20
	Total	55

dels quals 52 son espanyols, 2 anglesos i 1 danès.

Moviment de velers al port de Barcelona durant els dies 21 al 31 de gener:

Entrades:	Espanyols	36
»	Estrangers	0
	Total	36
Sortides:	Espanyols	36
»	Estrangers	1
	Total	37

LES DRASSANES

ZUMAYA

Es a Bilbao aon serà aparellat el vapor *José Maria*, construït a Zumaya.

BILBAO

A les drassanes del Nervión ha tingut lloc el llançament del vapor *Gordejuela*, construït per encàrrec de la companyia Ibarra i C.ª, de Sevilla. Aquest vapor, quan passi en poder de la companyia, es dirà *Cabo Creus*.

Les seves característiques son:

Eslora total, 103'32 metres.

Màniga màxima, 14'52 metres.

Puntal a la mestra, 7'58.

Desplaçament, 7.170 tones.

Tonellatge de càrrega, 5.000 tones.

Està classificat al Lloyd Register amb el distintiu 100 A. I.

La màquina propulsora serà de triple expansió capaç de desenrotllar una potencia de 1.500 H. P. Ha estat construïda als tallers de les drassanes.

Portarà dues grans calderes generadores de vapor, per al moviment de màquina, de 4'725 metres de diàmetre per 3'278 metres de llarg cada una, les quals treballaran a una pressió constant de 180 lliures de pulgada quadrada.

A més porta una tercera caldera per als serveis auxiliars, de 3'232 metres de diàmetre per 2'900 de llarg, essent el seu règim de pressió el de 100 lliures per pulgada quadrada.

També aquestes calderes, com les màquines i tots els altres elements, com molinets, servo-motor del timó, etc., han estat construïts a les drassanes, posant-se així de relleu la perfecció a que ha arribat l'indústria naval a Biscaia.

GIJÓN

Ha estat llançat a l'aigua a Gijón, al dic que posseeix la Societat Espanyola de Construccions Metàliques, el vapor

Soton, les principals característiques del qual son: Eslora, 66'50 metres; màniga, 10; puntal, 7. Té potencia per a corre vuit milles i mitja completament carregat.

Tot els elements auxiliars foren construïts al dic. La màquina és construïda a les drassanes de Zorroza (Bilbao), de la societat constructora i té 650 cavalls de força. Porta dues calderes de 105 metres quadrats de superfície de calefacció.

El desplaçament total del vapor és de 3.200 tones i de càrrega, 2.000.

El *Soton* va destinat a l'empresa Duro Felguera.

ROSES

D'aquí pocs dies serà llançat a la platja de Roses el pailebot *Vila de Roses*. Serà la primera vegada que en aquesta població tindrà lloc la botadura d'un vaixell. El mentat pailebot ha estat construït pels senyors Joan Seseras, Pau Pujol i Guitart Germans.

Les característiques del *Vila de Roses* son: Eslora, 34 metres; puntal, 3'80; màniga, 7'90. Desplaça 350 tones i va proveït d'un motor de 80 cavalls.

El vapor «Josep Tayà»

Dilluns va tenir lloc a Bilbao la botadura del vapor «Josep Tayà», construït a les drassanes de l'Euzcalduma i destinat a la casa Fills de Josep Tayà, S. en C., de Barcelona.

Assistí a l'acte una gran gernació. A una tribuna es posaren els convidats, que foren obsequiats.

Brindaren el senyor Ramon de la Sota i el representant de la casa Tayà.

El vapor és d'excel·lents línies i ha estat planejat per l'enginyer señor Aróstegui. Té un tonellatge total de comerç de 4.300 tones, una velocitat de 10 nusos i està classificat al Lloyd amb la marca 100-A-1, portant màquines de triple expansió.

V A R I A

Les ordenances de Duanes

L'agent de Duana, don Josep Pujol Rubió, ha rebut de l'Associació d'Agents de Duana, el nomenament de vocal a la Comissió creada per R. O., encarregada de dur a terme la reorganització de les ordenances de Duana.

Els exàmens de maquinistes navals

Per reial ordre del ministre de Marina, del dia 25 de gener, s'ha disposat que d'ara endavant els exàmens semestralers per a Maquinistes navals, començaràn a primer d'abril i primer d'octubre, de cada any, si no són dies de festa, i que aquesta disposició comenci a regir pels primers exàmens que's verifiquin després dels que actualment es duen a terme.

Aquesta disposició ha estat dicada com resultat d'expedient motuat per una comunicació del president de la Junta d'exàmens de capitans i pilots, en la qual es feia esment de les dificultats que resultaven d'actuar al mateix temps a les Comandancies de Marina els dos tribunals d'exàmens.

Les constuccions navals de tot el mon

Segons notícies oficials, el 31 de desembre de 1918 hi havia en construcció a Anglaterra 1.979.000 tones, o sigui 232.000 més que a l'acabar el trimestre anterior. El número de vaixells en construcció era de 424, contra 383 el 30 de setembre.

A la resta del mon hi havia en construcció a la mateixa data 4.942.000 tones, de les quals en corresponen 3.645.000 als Estats Units. Resulta, doncs, que'l total del tonellatge en construcció al mercat mundial a l'acabar l'any 1918 era de 6.921.000 tones.

Compra de vapors

La companyia Navilera Basca ha adquirit a Anglaterra dos vaixells de més de 15 anys de navegació i ha tancat contracte per a un de 7.000 tones que actualment construeix el govern anglès i que quedarà llest el mes de març.

El port de Londres

S'està construint al port de Londres un dic grandíssim que costarà molts milions de pessetes i que'l posarà en condicions d'ésser el primer port del mon.

La llibertat de navegació a Anglaterra

El controlador de la Marina mercant anglesa ha anunciat que des de primer de març quedaran lliures els vaixells anglesos que fins ara eren requisats.

El pailebot «Muñizalba»

A primers de novembre de l'any passat sortí del nostre port el pailebot *Muñizalba* amb destí a Cette. A causa dels temporals hagué d'entrar d'arribada en varis punts de la costa i essent encara pitjor el temps al golf de Lleó, ha tornat sense haver pogut entrar al port de Cette.

Els temporals li destruïren les veles, fent això impossible la continuació del viatge.

Les comunicacions amb Mèxic

El periòdic *El Economista*, ha parlat de que a causa de la suspensió del servei regular de vapors a Veracruz, feta per part del govern nord-americà, ens hem quedat sense comunicacions directes amb Mèxic i afegeix qu'és tasca ruigent establir-les a l'objecte de que no's perdin els grans interessos que hi té Espanya.

Proposa que s'organitzi un servei de vapors, com volen fer-ho Anglaterra, França i altres països.

Inconcebible

Retallem de *La Veu de Catalunya*: «ELS SEPARADORS.—Com és sabut la «Editorial Catalana S. A.» ha començat a publicar una revista encapçalada *Catalunya Marítima*, la qual ha assolit de seguida un gros èxit entre la gent de mar.

Complint un deure que en tot poble civilitzat seria agraït pels Poders, ja que estableix un corrent de cooperació entre els de dalt i els de baix, fou tramesa *Catalunya Marítima* al Ministeri de Marina.

Sense obrir, i amb el segell del Ministeri, la revista ha tornat a son origen amb el següent B. L. M.:

«El Director de la *Revista General de Marina* B. L. M. al S. Director de «Editorial Catalana» i le remite la adjunta Revista, que no le és de utilitat por desconocerse en esta redacción la lengua en que está escrita.

Eliseo Sanchiz i Quesada, Capitán de Navío, aprovecha esta ocasión para reiterarle la expresión de sus sentimientos de sincero aprecio y consideración.

Madrid, 15 de febrero de 1919.»

La *Revista General de Marina* és una publicació oficial, sortint del Ministeri esmentat.

No calen comentaris. Pel sol fet d'estar escrita una cosa en català, ja no pertany a Espanya, segons el criteri centralista. Si hagués estat redactada la Revista en francès o anglès, hauria tingut bel·ligerància. Ara no. Es tracta de Catalunya? doncs ni el dialeg. I aquesta gent es la que ens diu separatistes.»

Ja ho saben els lectors de *Catalunya Marítima*. La Direcció pretenia el canvi amb les publicacions de Madrid, però com no se'ns considera ni espanyols ni estrangers—per què d'un país estranger segurament no's negarien a fullejar una revista—no hi pot haver relació.

El port franc

S'ha reunit el Consorci del port franc, donant compte el senyor Cabestany dels plànols d'un projecte per a la construcció d'un edifici al moll del Morrot, mentre es porta a terme l'instal·lació definitiva els terrenys que té destinats a can Tunis.

S'examinaren les bases d'un concurs per a adjudicar l'arrendament dels serveis que s'han de prestar al Port Franc, puix la concessió començarà a ésser explotada d'aquí pocs mesos, havent estat ja vençudes totes les dificultats que s'havien presentat.

L'edifici del moll del Morrot constarà només de planta baixa, atès el caràcter provisional que tindrà i mentre es construeixi aquest edifici, per a no perdre més temps, el Port franc s'instal·larà als coberts 5 i 6 del moll de Barcelona.

El pailebot Marieges

Ha quedat flotant a la platja de Palamós el pailebot *Marieges*, de la «Companyia Hispànica Marítima», que embarrancà a causa del temporal del dia 5 del pasat gener.

Els treballs de salvament han estat realitzats per un bus grec.

De seguida el *Marieges* sortirà cap a Barcelona per anar al dic a apariar.

L'Escola de Nàutica

L'Escola de Nàutica ha estat traslladada al local que ocupava abans la biblioteca de la Cambra de Comerç, situat al passeig d'Isabel II. El trasllat es feu de comú acord entre l'Escola i la Cambra, i aquesta és la que paga les despeses de la instal·lació.

El nou local de l'Escola de Nàutica està en molt millors condicions que l'antic. Sembla que en el pressupost d'aquest any, l'Estat, que desde 1913 la mana, li donarà la primera consignació, que serà de 25 mil pessetes, quantitat molt exigua.

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. PALAZÓN, S. en Cta.

Josep A. Clavé, 3 — Telèfon 1939 A.

P. GALLASTEGUI, S. en C.

Ship-Handler 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

SITUACIÓ DE VAIXELLS

ARMADORS

Companyia Transmediterrània — Barcelona

V. Capitán Segarra.	a Londres.
» J. J. Sister.	» Màlaga.
» J. B. Llovera	» Algeciras.
» Sagunto.	» Orán.
» Vicente La Roda . . .	» Càdiz.
» Villarreal	» Barcelona.
» Delfin.	» Càdiz.
» V. Puchol.	» València.
» A. Lázaro.	» València.
» Gral. Fernández Silvestre.	» Algeciras.
» Teodoro Llo- rente.	» Algeciras.
» Cabañal.	de València a Alacant.
» Hespérides.	a València.
» Reina Victoria . . .	» Càdiz.
» Atlante	» València.
» A. Cola	» Musel.
» Barceló	» València.
» Grao.	» Barcelona.
» Jorge Juan.	» València.
» Españaletto	de Tarragona a Almeria.
» Turia	a Bilbao.
» Tordera.	de Vigo a Anvers.
» Torreblanca. . . .	cap a Gandia.
» Comercio.	» » Cette.
» Cullera	a València.
» Juan de Joanes. . .	» Burriana.
» Cirilo Amorós. . . .	» Càdiz.
» S. Giner.	» Barcelona.
» Marq. del Turia. . .	de València a Bristol.
» Poeta Querol. . . .	a Vigo.
» Roger de Flor. . . .	» Tarragona.
» Rius y Taulet	» València.
» Navarra.	cap a Lisboa.
» Castilla	» » Avilés.
» Andalucía.	a Liverpool.
» Cataluña.	» Burriana.
» Aragón	» Puebla.
» Ausias March. . . .	» Sevilla.
» Canalejas	» Melilla.
» Játiva	» Càdiz.
» Tintoré.	» Canaries.
» Tambre.	» Coruña.
» Antonia.	» Barcelona.
» C. Sorní.	» Liverpool.
» Ruiz Capdepón. . . .	de Barcelona a Alacant.
» Peris Valero.	a Barcelona.
» Pérez Pujol.	» »
» Vicente Ferrer . . .	de Cette a València.
» Jacinto Verda- guer.	» Tenerife a Càdiz.
» Juan Maragall. . . .	a Càdiz.
» Torras y Bages. . . .	» Barcelona.
» Gandia.	» Melilla.
» Marqués del Campo	» Liverpool.

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

S. A. Navilera Espanyola — Barcelona

P. Manresa.	de Palamós cap a Cette.
» Río Benito	» Cette a Barcelona.
V. Noua.	a Zumaya.

Cosme Puigmal — Barcelona

G. Lola Puigmal. . . .	a Barcelona.
» Joaquina.	sortí el 25 de Barna. cap a Portvendres

Conrat Guilemany — Barcelona

Ll. Cristóbal Colón	
---------------------	--

Hispania Marítima, S. A. — Barcelona

G. Damiana.	sortí el 9 de Màlaga cap a Lisboa.
» Vila	» de Manzanillo cap a Barcelona.
P. Cristóbal	a Alacant.
» Marieges.	» Palamós.
» Marquet.	en construcció.

A. Rossell Porta — Tarragona

V. Malvarrosa . . . | a Tarragona.

Enric Freixas — Barcelona

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

Lluís Delclaux — Barcelona

V. Luis | sortí de Barcelona el 13 cap a Cette

Barcelonesa de Navegació — Barcelona

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

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

V. Jaume d'Urgell . . | a Marsella.
» Teresa Tayà . . . | cap a Gènova.
» M. Arnús | a la mar.
» Rita | cap a Nova York.
» Roger de Llúria . . | a la mar.
» P. Claris | » »
C. Alfredo | » »
B. G. Aniceto | » »
P. Matilde | » »
» Sant Fost | a Barcelona.

Bofill i Otín — Barcelona

G. Joven Pepita . . |

La Marítima — Mahó

V. Isla de Menorca . | cap a Melilla.
» Menorquín | a Mahó.
» Mahón | de Mahó a Barcelona.
» Monte Toro | » Málaga a Melilla.
» Ciudadela | » Ciutatella a Alcudia i Mallorca

Puig i Escalas — Barcelona

B. G. San Telmo . . | a Barcelona.

Cambra de Contractació, S. A. — Barcelona

V. Maria |
P. Antonia |
» Vg. del Carmen . . |

Manuel Targarona — Barcelona

P. Egara | sortí 12 de Barna. cap a Port-Vendres

Fill de Ramón A. Ramos — Barcelona

V. Ramón | a Barcelona.

Fills d'Enric Gironella — Barcelona

V. Tirso | a Tarragona (de Cette).
» Trini | de Barcelona a València.
» Rita | a Barcelona.
» Félix Pizcueta . . | » Marsella.

Domènec Mumbrú — Barcelona

V. Leonora |
» Domingo Mumbrú |
F. Antonia Mumbrú |

Alexandre Linati — Barcelona

V. Velarde |

Islenya Marítima — Mallorca

V. Rey Jaime I . . . | a Mallorca.
» Mallorca | » Alacant.
» Rey Jaime II . . . | » València.
» Bellver | de Mallorca a Anvers.
» Balear | a Almeria.
» Cataluña | cap a Vigo.
» Isleño | a Cette.
» Lulio | » València.
» Ciudad de Palma . . | » Mallorca.
» Formentera | » València.

Fàbregas i Garcias — Barcelona

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

Vídua i Fills de P. Nicolau — Barcelona

B. G. Joaquín . . . |

Deutsch i C.^a — Barcelona

P. Margarita | a Barcelona.
» Luisa | » Sant Carles Ràpita.
» Amelia | » Tarragona.

Carles Rubinat — Barcelona

B. Manuel Siaba . . | cap a Cette.

Carles Malloí — Barcelona

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

Sebastià Robirosa — Barcelona

P. Antonio Palau . . | a Eivissa.

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

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

Emili Cònsol i C.^a — Vilassar de Mar

P. Vilasar de Mar . . | a Barcelona.

Antoni Valls — Barcelona

B. G. Angela Balañá | d'Alacant a Casablanca.
P. Virgen del Mar | de Mallorca a Port-Vendres.

Cucurny Germans — Barcelona

B. G. Mazagán. . . |

Compañía General Duanera, S. A. — Barcelona

P. Milagrosa. . . | de Barcelona a Anvers.

Compañía Pinillos — Cádiz

V. Balmes. | de l'Argentina a Espanya.
» Barcelona. | » l'Habana a Espanya.
» Cádiz. | » Corunya cap Havana,
» Conde Wifredo. . . | a Barcelona.
» Infanta Isabel. . . | » l'Havana.
» Martín Sáenz. . . | » Barcelona.
» Miguel M. Pini-
llos. | en viatge a Buenos Aires.
» Valbanera. | en viatge de Canaries a Buenos Aires

Compañía Transatlántica — Barcelona

V. Alfonso XII. . . | sortí el 22 de Corunya cap a l'Habana
» Alfonso XIII. . . | a Bilbao.
» Alicante. | sortí el 30 de Cádiz cap a Nova York
» Antonio López. . . | el 5 de febrer va sortir de Manila.
» Buenos Aires. . . | a Cádiz.
» Cataluña. | » Barcelona.
» Ciudad de Cádiz . . | el 10 sortí de Cádiz cap a F. Póo.
» C. López y Ló-
pez. | a Nova York.
» Infanta Isabel de
Borbón. | a B. A.
» Isla de Panay. . . | » Cádiz.
» Joaquín del Pié-
lago. | » Cádiz.
» Legazpi. | » Sabanilla.
» León XIII. | » Corunya.
» Manuel Calvo. . . | » Barcelona.
» Montevideo. . . . | » Puerto Rico.
» P. de Satrustegui . . | » Pío Cabello.
» 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

Gasòliba i Alvargonzalez, S. A. — Barcelona

C. Viva. | a Barcelona.

Miquel Picó Jou — Barcelona

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

Construccions i Paviments — Barcelona

V. Mirotres. | a Barcelona.

Goletí i Freixas — Barcelona

V. Temerario. . . . | sortí 19 cap a Cette.
» Juan Graner. . . . | » el 7 de Barcelona cap a Cette

J. Aguilera Villareal — Barcelona

P. Los Amigos. . . | de Roses a Marsella.

Joan Clavera Vilar — Barcelona

B. Abel. | a Barcelona.

Fills de P. Catasús — Barcelona

C. Pedro. | a Barcelona.
B. G. Pepita. |

S. A. de Navegació «Iberia»

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

Manuel E. Llompert — Barcelona

P. María. |

Antonia Pujol — Barcelona

B. G. Josefina Cas-
tells. |

J. Minguell i Fills — Barcelona

P. Solgull. | a Palamós.

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 Cette.

Manuel Jové, S. en C. — Barcelona

P. Alicante. |

Enric Formiga — Calella

P. Villa de Calella. | a Barcelona.

Onofre Pont — Cadaqués

P. Valentín. | a Palamós.
» San Francisco. . . | » Barcelona.

Fills de Gaspar Matas — Palamós

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

Pere Gutierrez — Palamós

P. Ana María. . . . |
Ll. Lolita. |
» San Pedro. . . . |
P. María Gloria. . . |

Baudili Rosas — Palamós

P. Atilano Alvarez. | de Larache a Barcelona.

Miquel Murall — Sant Carles de la Ràpita

Ll. Alfreda. | a Sant Carles.
» Miguel. |

CONSIGNATARIS

T. Mallol Bosch

- V. espanyol *Ordunte-Mendi*, sortí de Barcelona el 13 cap a Buenos Aires.
- » » *Peña Augustina*, sortí de Barna. cap a Anvers
- » » *Donòstia*, sortí de Barna. el 17 cap a Havre i Dunkerque.
- » » *Villaodriș*, sortí de Barna. el 16 cap a Buriàna.
- » » *Inés*, sortí de Barcelona el 15 cap Anvers.
- » » *Avilés*, cap a Barcelona.
- » » *Eușkera*, cap a Barcelona.
- » » *Campana*, cap a Barcelona.
- » » *Arantzașu*, sortirà 22 febrer cap Anvers.

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*, de Trieste a Barcelona i Brasil.
- » » *Marne*, de Marsella a Barcelona, Màlaga i Brasil.
- » noruec *Terje Nomeg*, de Newcastle a Barna. (carbó).
- » » *Opland*, de Cardiff a Barcelona (carbó).

Mac Andrews y Co.

- V. anglès *Deubigshire*, sortí el 13 de Barcelona cap a Londres.
- » » *Monmouthshire*, d'Àfrica a Barcelona.
- » » *Dee*, de Liverpool a Barcelona.
- » » *Conway*, de Londres a Barcelona.

Companyia Basc-Catalana

- V. espanyol *Mikeldi-Chihi*, sortí el 13 de Tarragona cap a Marsella.
- » » *Ambos*, a Bilbao, surt pròximament cap a Barcelona.

Tuzko, S. A.

- P. espanyol *Marcelino*, arribà el 5 de Cette.
- V. » *Arriluce*, sortí el 4 de Galveston cap a Barcelona.

S. Talarera i Fills

- V. hol·landès *Fauna*, sortí el 10 de Barcelona cap a Gènova.
- » » *Medea*, a Barcelona.
- » noruec *Erling-Lindoes*, arribà el 13 a Barcelona de Newcastle.
- » suec *Turvinia*, sortí de Gottemburg (Suècia) cap a Barcelona.

B. Cateura

- B. g. italià *Paulina*, sortí el 14 de Barcelona cap a Gènova.

Villavecchia i C.^a

- V. italià *Bologna*, sortí el 14 de Barcelona cap a Centre Amèrica.

Ramírez Hnos. i Delgado, S. A.

- V. francès *Arbournier*, s'espera a Barcelona.
- » *Vegunda*, s'espera.

Andreu Rosa

- V. *Rosario*, s'espera.

A. Loverdes

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

Brú Germans

- V. espanyol *Leonor*, s'espera.
- » » *Presen*, sortí el 8 cap al Pireu.
- P. » *Mariano Sanz*, a Barcelona.

Fill d'Agustí i Puig

- V. espanyol *José Maria*, en viatge de Mostoganem a Màlaga.

Freixas Germans

- V. espanyol *Maria*, sortí el 14 cap a Marsella.
- » » *Hèrcules*, a Barcelona.
- » » *Union*, sortí de Barcelona cap a Cette.
- Llagut *Maria*, a Barcelona.

Casaseca i Suasi

- V. *Kontzesi*, sortí el 13 cap a València.
- P. *Fe*, de Barcelona a Port-Vendres.

Joaquim Rogent

- Bg. italià *Simonetta*, sortí el 14 cap a Gènova.

Antoni Pi Campmany

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

Manuel Jover, S. en C.

- V. francès *Gaulois*, s'espera.
- » » *Jeanne d'Arc*, s'espera.

S. A. Blavia

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

Pujol i Velloso, S. A.

- V. espanyol *Dick*, sortirà el 28 febrer cap al Pireu.

Fill de Ramon A. Ramos

- V. espanyol *Castro Alen*, sortirà març cap Lisboa.

NOTA. — Degut a la dificultat de fer el motllo, per primera vegada no podem donar la SITUACIÓ DE VAIXELLS al dia. A mes preguem a tots els naviliers ens donin compte dels vaixells que posseeixen, si és que noten la omissió involuntària en la present llista: (N. de la R.)