

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 10 DE SETEMBRE DE 1919

NÚM. 22

Surt els dies 10, 20 i 30 de cada mes

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

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

L'ESTAT, ARMADOR

Les campanyes més vives s'han realitzat contra les intencions d'una flota d'Estat en tots els països en els quals aquesta qüestió ha estat plantejada. Les necessitats de la guerra, imposant als Governos la solució de la requisita de vaixells per assegurar-se els serveis indispensables, ha portat grosses conseqüències que encara avui persisteixen, a pesar del llarg període transcorregut d'ençà de la cessació de les hostilitats.

No hi ha cap flota en la qual la requisita fou implantada que se'n vegi alliberada del tot. Les restriccions hauran disminuït, però la intervenció governamental en els serveis marítims no és encara abolida. En altres ocasions hem parlat del problema de la requisita de manera incidental. Avui intentarem fer-ho de manera general, procurant sintetitzar la situació actual de la requisita en els diversos països.

Els termes sota els quals s'ha desenrotllat la requisita a Espanya, no han merescut l'aprovació dels naviliers. Els comptes a pagar de resultes de les derrames, que en totalitat ascendeixen a uns 200 milions des de la creació del Comitè de Tràfec Marítim, o sigui el 20 d'octubre de 1917, fins avui, donaran lloc a moltes resistències, puix molts armadors han sostingut que aquestes derrames no poden ésser suportades. Actualment, el Comitè ja no té vapors requisats. Els naviliers es neguen a fer nous serveis requisats que se'ls demanen. L'actuació del Comitè es limita, doncs, a la gerència dels sis *España*.

La campanya contra la requisita s'ha fet a Espanya amb motiu dels molts desacerts en que ha caigut el Comitè de Tràfec Marítim. Estem segurs que els armadors no realitzarien cap campanya en contra, si no que ho veurien amb molt gust, la creació d'un ministeri de Comerç, Indústria i Navegació, centralitzant-se així les funcions pròpies d'aquestes tres branques de l'economia. I si tan mateix no s'arribés a l'adopció d'aquest projecte, iniciat pel senyor Ventosa mentre formà part del Govern, caldria que es formés una Direcció de Navegació, única manera de que les qüestions ara espargides en quatre ministeris tinguessin la

cohesió deguda per fer impossibles les continuades equivocacions en que cauen uns o altres. Però aquest Ministeri o Direcció, solament poden concebir-se amb personal apte, coneixedor pràcticament i tècnicament de les funcions que li serien encarregades, puix de cap manera es pot concebir una reforma així, havent-hi al cap de la nova organització persones com les que actualment hi ha al Comitè de Tràfec Marítim.

Un organisme com el que hem apuntat, no solament podria intervenir en tots els assumptes de la marina mercant i de la construcció naval, sinó també podria encaminar els seus actes vers una política marítima d'Estat, si es creia necessari anar a aquesta innovació establerta en molts altres països. L'acció del Govern, relacionada solament amb la requisita de vaixells, no mereix la creació d'un organisme com l'esmentat. Aquesta qüestió no té la importància que la nova organització podria representar. Tampoc és justificat que persisteixi per temps indefinit el Comitè de Tràfec Marítim pel sol fet de regentar sis vapors incautats als alemanys. El nou Ministeri o Direcció hauria de servir per intervenir de manera encertada en les comunicacions marítimes del país, però principalment hauria de tenir per missió l'augment de la flota mercant, ajustant-la a les màximes necessitats pròpies, de manera que fos possible l'implantació de totes les línies d'invasió comercial que portessin la possessió de nous mercats i donar la protecció deguda a les construccions navals, a l'objecte de que aquesta indústria prengués tota la volada que les condicions del país li permeten.

Els països que pensen arribar al complet assoliment de l'ideal de no dependre dels altres en matèria de serveis d'importació i exportació, tenen necessitat d'un organisme de Govern, perquè en les condicions tals com avui es desenrotllen els negocis marítimes, no és possible que uns particulars s'ho puguin pendre a llur càrrec.

Són necessaris molts milions per aconseguir-ho i cal pensar en que alguns d'aquests milions resultin de dèficit momentani, per a crear posteriorment una riquesa fixa.

R.

LES FLOTES D'ESTAT

LA QÜESTIÓ A FRANÇA

Els termes de la qüestió d'una flota d'Estat es troben avui a França en una situació molt complicada. És sabuda la intervenció directa que el Govern francès ha pres per a arribar a la creació d'una flota mercant potent per a totes les necessitats, calculada en uns cinc milions de tones. Per obtenir-la ha votat crèdits, ha donat facilitats als armadors i als constructors i ha emprès negociacions de compra de vaixells. Però tots aquests passos representen una intervenció d'Estat que molts elements marítims francesos no veuen amb bons ulls.

El criteri que mantenien els armadors francesos durant la guerra era d'oposició a la requisita per part del Govern. Però les coses arribaren en un punt tan difícil que el Govern no vacillà i anà a la requisita contra la voluntat dels armadors. Era aleshores comissari general de la Marina Mercant, el diputat M. Bouisson, pertanyent a la minoria socialista. L'esmentat diputat presentà la dimissió del càrrec de resultes d'haver acordat el partit socialista la negativa de concurs de Govern a En Clemenceau. I fou substituït per l'actual Comissari, el diputat M. Dupuy.

En aquells moments decisius per a la vida de França, els armadors francesos hagueren de mantenir-se callats. Però avui que les coses són totalment canviades, surten a rel·luir actituds que no havien estat conegudes pel públic. M. Bouisson, des del diari socialista *L'Humanité*, realitza una campanya terrible contra els armadors, acusant-los d'haver realitzat actes de sabotatge contra els vaixells del Govern. L'eco d'aquests articles ha arribat a Anglaterra i heu's aquí com els comenta un periòdic important com *The Syren*:

«La importància dels articles de M. Bouisson ve de que no és pas un diputat qualsevol i incompetent, sinó un membre molt influent de la Cambra i un especialista en qüestions marítimes. Fou escollit per M. Clemenceau, el seu adversari polític, com comissari general de la Marina Mercant, a l'època més crítica de la guerra. El que ell escriu és, per tant, basat sobre els fets.

En el seu segon article descriu el sabotatge volgut dels vaixells del Govern pels armadors francesos. No tenim cap raó de pensar que les assercions de M. Bouisson siguin exagerades.

El que succeeix a França seria ja prou greu si fos ella sola la interessada, però, cosa més greu encara, l'armament britànic hi és tocat directament. Hi ha vaixells francesos immobilitzats i fora de servei, de propòsit deliberat, mentre que vaixells anglesos són oficialment sotmesos a un control d'empleu en benefici de França.

No som pas partidaris de la creació d'una flota mercant d'Estat, però pel que es refereix a França, creiem que la situació és propícia a la constitució d'una flota de comerç que sigui intervinguda d'alguna manera pel Govern i que seria bo, en cas de necessitat, de posar el país independent dels armadors.

Els armadors francesos s'han revelat durant la

guerra els menys patriotes dels francesos. Han guardat llurs vaixells als ports, representant-los falsament com avariats. Durant aquest temps, és la flota mercant britànica la que ha hagut de proveir de tonellatge així perdut per l'Entente.

Es a M. Bouisson, a ell solament, que és deguda la requisita total de la flota i és això el que els armadors francesos no li perdonaran mai. Els podem comparar als nostres propis armadors, que certament tenen llurs defectes mateixos, però que sempre han posat els vaixells al servei de l'Estat i no han evitat mai llurs responsabilitats.»

Per altra part, el periòdic *Fairplay*, defensor dels armadors anglesos, diu:

«M. Bouisson, abans i immediatament després del seu pas pel Comissariat de la Marina Mercant, s'ha posat a fons contra els armadors, però al menys pel que em recordo, no ha fet res o quasi res per millorar la situació marítima durant els setze mesos que fou al poder.

Ara que no forma part del Govern, acusa als armadors francesos d'un sabotatge criminal dels vaixells del Govern, amb l'objecte d'avençar llurs propis vaixells i mostrar que l'explotació d'Estat és dolenta financierament. Si es llegeix entre les línies, es pot veure. Primer: que mentre els armadors francesos són fermament oposats a la idea d'una flota d'Estat, M. Bouisson n'és un partidari decidit per la raó que «els transports terrestres i marítims han d'ésser a les mans de l'Estat. Segon: que el seu atac — justificat o no — no té altra finalitat que d'empènyer l'adopció de ses pròpies idees.»

El *Journal de la Marine Marchande* posa també el seu comentari a la qüestió competent. Diu que M. Bouisson és que solament pels temps en que ha exercit el càrrec, s'explica la tolerància que els armadors li han tingut.

«Si els armadors — diu — són els «miserables» que M. Bouisson denuncia, és inconcebible que cap d'ells no hagi estat ni pres ni perseguit, mentre fou ministre, car tots els «crims» son passats durant la seva actuació.»

Naturalment, els articles de M. Bouisson han produït arreu serioses polèmiques. Heu's aquí un comentari de Nantes:

«La campanya de l'ex-ministre no té evidentment altra finalitat que la d'assatjar el fer pervaldre les doctrines estadistes, de les quals el seu partit s'ha fet el campió. Però els comerciants i industrials de Nantes ja saben a què atènyer-se respecte els beneficis de l'explotació d'Estat i l'homenatge rendit darrerament al Senat per M. Clavelle, a l'esforç dels nostres armadors — les comandes dels quals, a França o a l'estranger, passen d'un milió de tones brutes — ens consola prou dels insults de M. Bouisson.»

Com es veu, doncs, hi ha a França un corrent favorable i altre contrari a que l'Estat esdevingui armador. Els partidaris de la reforma tenen per lema llur idealisme; els contraris s'emparen, més que contra aquest idealisme, en un sentit pràctic de les coses, ço és, veuen que l'Estat és un administrador dolent, guiant-se al menys per l'exemple que tenen a casa llur.

Però no hi ha dubte que si el Govern atorga als armadors totes les facilitats que s'han fet públiques a la Cambra i que aquesta i els armadors han aprovat, hi haurà forçosament una intervenció d'Estat. Tal vegada, quan el moment arribi, els armadors no voldran com accionista l'Estat, però aleshores posaran aquest en l'obligació d'administrar-se els vaixells pel seu compte.

Els contraris de l'intervenció de l'Estat en la navegació i la construcció naval, veuen amb suspicàcia ço que s'ha esdevingut darrerament en un arsenal. Diu una nota publicada per la premsa francesa: «El dia 27 d'agost fou llançat amb èxit a Lorient un cargo del tipus *Marie Louise*, el primer d'una sèrie de tretze vaixells de comerç que han d'ésser completament construïts pels arsenals de la marina i els tallers de l'Estat.

Un segon vaixell del mateix tipus pendrà de seguida el lloc que ha deixat vagant el llançat.

Les característiques dels *Marie Louise* són les següents: desplaçament, 5,000 tones; tonellatge brut, 2,300 tones; eslora, 86 metres; mànega, 12 metres; puntal, 7 metres; potència, 1,100 cavalls.

El pròxim vaixell de la sèrie serà llançat a Brest, d'aquí unes sis setmanes.»

Davant d'aquesta notícia, molts s'han preguntat: «Els arsenals devenen drassanes nacionals?» I es dubta, no ja de la qualitat d'aquests vaixells, sinó dels preus, puix no hi ha confiança en que s'apreciï bé el cost del vaixell i l'Estat hi surti perjudicat.

No volem deixar de consignar tampoc el comentari que fa el *Fairplay* referent al projecte d'una flota d'Estat a França:

«Estimem — diu — que aquesta operació necessitarà una despesa superior a tres mil milions i mig de francs, xifra que sembla una càrrega molt pesada si es tenen en compte els fets i les probabilitats. La situació financiera del país, per exemple, no és pas de les més satisfactòries. Cal tenir també en compte la perspectiva d'una pròxima depreciació de vaixells al moment en que l'execució del programa de les construccions serà terminada, o tal vegada més aviat, depreciació que als llocs ben informats estimen serà d'un cinquanta per cent.

El tonellatge nou consistirà aparentment en majoria — sinó enterament — en vaixells de passatge. Sembla que els constructors i les Companyies de navegació son preparades a comprar o construir cargos, però no vapors de passatge, que diuen ésser molt onerosos i d'un empleu molt poc remunerador. El pla del Govern seria per consegüent de comprar vaixells de passatge i remetre'ls a les Companyies de navegació, les quals els explotarien en compte amb l'Estat.»

Si els elements governamentals francesos han de creure aquests judicis, ¿com poden pensar en tenir dintre dos o tres anys una flota de cinc milions?

Es de creure que l'Estat comprarà, encara que sigui perdent, perquè l'una cosa salvarà l'altra. Per això el Govern francès no confia la tasca d'augmentar la flota solament als armadors perquè aquests no puguin resistir la pèrdua a la qual s'exposa.

LA QÜESTIÓ A ANGLATERRA

El Govern anglès pot dir-se que és el que marca el camí a seguir amb els transports marítims durant la guerra. Efectuà la requisita total de la seva gran-

diosa flota i aquesta nova organització fou conduïda encertadament perquè hi han allí prous homes capacitats per pendre's a llur compte una tasca semblant.

Es firmà l'armistici i la requisita fou rebaixada, però va subsistir molt important. Avui no hi ha requisita de vaixells, però el Govern exerceix un control i els vapors no poden navegar sense el seu permís. Aquesta situació irrita molt els armadors britànics. Però com que és un fet cert el que el Govern no pot desentendre's del tot d'aquesta acció, perquè hi ha serveis indispensables a complir per compte de l'Estat, els armadors no tenen altre remei que esperar. El Govern anglès no és pas armador, puix s'ha venut tots els vaixells d'urgència que tenia. Han estat més sortosos els constructors. Sabut és ja que Anglaterra és el país en el qual hi ha entaulada la lluita més forta entre patrons i obrers referent a la nacionalització dels grans serveis. Les organitzacions obreres treballen incansablement per obtenir el pas a mans de l'Estat de les mines i els ferrocarrils. El Govern hi ha intervingut donant solucions intermitges. Els patrons s'imposen fins ara.

A pesar d'aquest gran corrent obrer el Govern britànic abandona definitivament la construcció de vaixells mercants per compte de l'Estat i el Ministeri de la Navegació anuncia que es posen en venda les drassanes nacionals de Chepstow (comprentent-hi també les drassanes de la Standard Shipbuilding Co. i de C. Frisch and Co., de Beachley i Portburg. Aquests establiments seran venuts plegats o separadament.

Es sabut que les drassanes nacionals creades en 1917, i que fins avui han costat al país de quatre a cinc milions de lliures esterlines, han suscitat les crítiques més severes. El devassall de diners es diu que hi fou molt gros i la producció de vaixells insuficient per complet.

No fa molt que parlàrem en aquest mateix lloc d'aquesta qüestió referint-nos al plet entaulat per les organitzacions obreres al demanar la nacionalització de les mines i dels ferrocarrils. I fèiem constar que el Govern havia proposat als diversos sindicats de la indústria de les construccions marítimes que comprassin les drassanes de Chepstow explotant-les per llur compte. Aquesta oferta fou refusada pels obrers, perquè l'acceptació, deien, «seria contrària als principis essencials del sindicalisme», el qual demana la nacionalització de tots els serveis. Evidentment la proposta hàbil del Govern anglès, provant amb ella si desmentia la sinceritat de les campanyes dels sindicalistes, no fou refusada tant sols pel fet d'anar contra els principis sindicalistes, sinó que els obrers no volgueren acceptar la responsabilitat de la prova d'una semblança de nacionalització a la qual volia llançar-los el Govern.

Els periòdics marítims anglesos han acollit molt favorablement la decisió del Govern. «Aquest—diuen—ha reconegut la impossibilitat d'una explotació remuneradora de les drassanes i prefereix llur venda, encara que sigui perdent, que no demanar el vot de nous crèdits i de ficar-se definitivament dins la via desastrosa de l'estatisme.»

També l'Amirallat ha decidit suspendre immediatament les construccions de vaixells de guerra que es troben actualment en curs en les drassanes privades, excepte les construccions ja molt avançades i en les quals serà menys perjudicial terminar-les

que demolir-les. Es veu que uns 15.000 obrers estaran a disposició de construir vaixells mercants podent-se esperar un augment sensible de producció pel mes pròxim, cosa que pot tenir repercussió sobre els preus del tonellatge.

LA QÜESTIÓ ALS DOMINIS BRITÀNICS

Ben al revés del que succeeix a Anglaterra és el que passa a alguns dels seus dominis colonials.

El Govern d'Austràlia té una flota del seu compte i que ara mateix tracta d'augmentar en més de 100.000 tones amb noves adquisicions.

El Govern de l'Àfrica del Sud, inspirant-se sens dubte amb l'exemple d'Austràlia, sembla desitjós de fer l'experiència d'una flota d'Estat. El general Botha, abans de morir, parlant a Capetown, insistí en la necessitat urgent de tonellatge de la colònia, proposant una reunió de representants dels països per examinar la possibilitat de crear una línia de navegació d'Estat. Després d'haver dit que tres vaixells ex alemanys havien estat atribuïts a l'Àfrica del Sud, donà a entendre l'esperança que tenia de que el Govern imperial autoritzaria la colònia a conservar els 13 vaixells alemanys capturats en les seves aigües.

Els centres marítims britànics han acollit amb hostilitat el projecte de l'Àfrica del Sud.

El Govern de Canadà fa construir per a la flota mercant del Domini, 45 vaixells d'acer, representant 263.750 tones de pes mort.

LA QÜESTIÓ ALS ESTATS UNITS

Temps enrera, tant els armadors com els constructors dels Estats Units realitzaren una campanya seriosa en pro de que cessés la intervenció de l'Estat

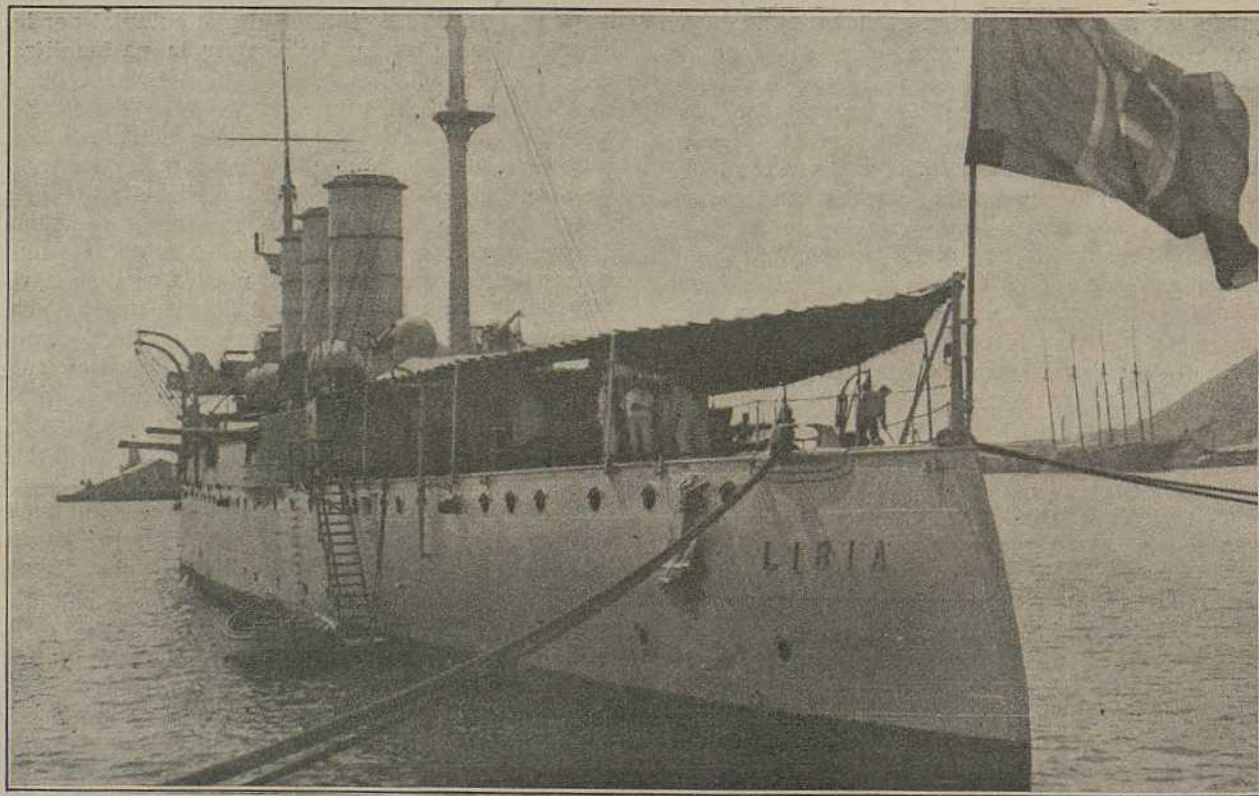
en la navegació i la construcció, quedant aquestes a la iniciativa privada. Ara no hi ha notícies respecte a l'actitud que mantenen, però sembla que el «Shipping Board» s'ha afermat.

Triomfa el criteri preconitzat per En Wilson, segons el qual era necessari mantenir la flota d'Estat, a l'objecte d'evitar una competència entre anglesos i americans. Els primers es queixen avui de la competència dels segons, però d'altra manera ho farien si el Govern dels Estats Units hagués fet com el d'Anglaterra: deixar en llibertat els constructors i venent-se totes les drassanes i els vaixells.

El «Shippings Board» té avui un tonellatge d'uns set milions de tones, dels quals és veritat cal descomptar-ne una part important de fusta de molt poca utilitat. Ultra els vaixells construïts, té nombroses drassanes que donen abast a les comandes que se li fan de tot el món. Els Estats Units, doncs, s'han posat en la situació que desitgen els partidaris de la flota d'Estat a França i Anglaterra.

IMPRESSIÓ FINAL

Per totes les notes que hem transcrit es desprèn que hi ha avui al món plantejat el problema de l'Estat armador. És impossible donar una impressió dels resultats i les conseqüències que això pugui portar en la navegació. Ens limitem a exposar els fets, com a nota d'informació. De totes maneres, en la qüestió de les flotes d'Estat, es posa de manifest que ha d'haver-hi una estreta i amistosa relació entre ell i els armadors, puix d'altra manera resulten perjudicats tots. Per altra part, els Governos que adoptin convertir-se en armadors han de muntar organismes molt ben orientats, única manera d'evitar que l'empresa no doni els resultats previstos.



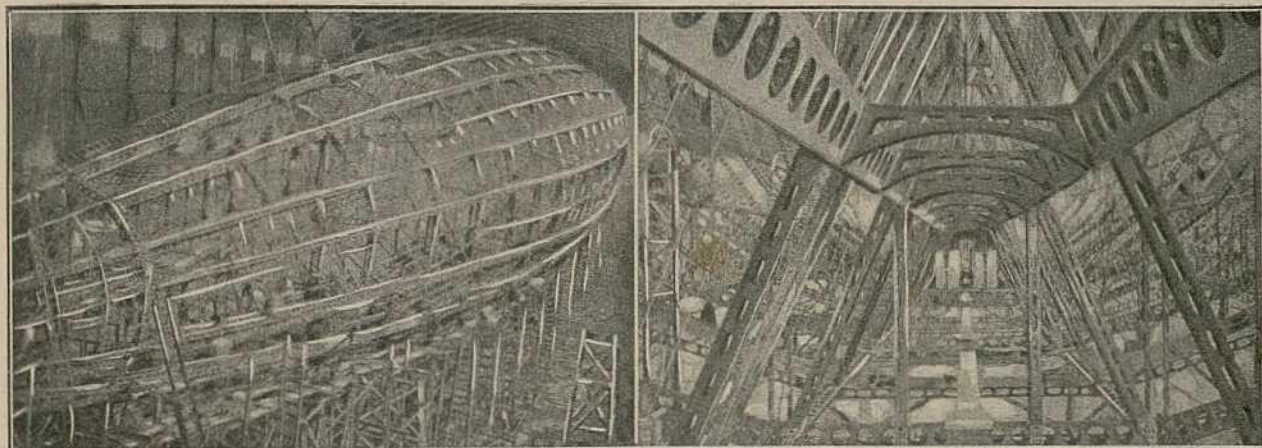
El creuer italià *Libia*, que arribà el dia 6 del corrent, procedent de Lisboa

LA NAVEGACIÓ AÈRIA

LA TRAVESSIA DE L'ATLÀNTIC

La travessia de l'Atlàntic, de sempre, ha estat una empresa en la resolució de la qual l'aplicació dels nous invents de navegació ha donat motiu a arriscades aventures. El maig d'aquest any es celebrarà als Estats Units el centenari de l'aplicació del vapor a la navegació transatlàntica. Quan el *Savannah*, a l'any 1819, sortí de les costes del Nord d'Amèrica, per a emprendre el viatge a Anglaterra comptant amb l'ajuda d'una rudimentària màquina de vapor, ja enllà del mar gran s'entaularen vives discussions sobre els resultats pràctics de l'aplicació de les noves màquines a la navegació. Poc podien pensar els tècnics que alegaven raons en pro o en contra del novell sistema que al cap d'una centúria, com qui diu dia per dia, aquell mateix problema que tan els apassionava quedaria definitivament resolt, no valent-se ja dels enginyers que aleshores aparei-

El 16 de maig el N. C. 4 emprèn el vol i vola successivament de Terra Nova a Horta, d'Horta a Punta-Delgada, després a Lisboa, cobrint 3,977 quilòmetres en 9 dies, 21 hores, 55 minuts i en 26 hores, 46 minuts de vol efectiu. El N. C. 1 i el N. C. 3, sortiren al mateix temps i hagueren d'abandonar el viatge abans de les Açors. El 18 de maig, l'australià Harry Hawker i el seu pilot Mackenzie Grive sortiren de Terra Nova en un aeroplà Sopwith terrestre. Després d'un vol de 1,600 quilòmetres en 13 hores, varen caure al mar essent recollits pel vaixell danès *Mary*. El 15 de juny, finalment, el capità Jack Alcock i el tinent Arthur Brown, anglesos, tripulant un Vickers-Vimy terrestre, emprengueren el vol desde Terra Nova a les 4'43 de la tarda, aterrant a les 8'40 de l'endemà a Clifden, essent els primers que realitzaven la travessia de l'Atlàntic sense fer cap escala.



Vistes del R. 34 en construcció

xien com la realització del màxim esforç humà, sinó, utilitzant aparells, l'existència dels quals sols es concebia en el món de la fantasia i del desvari.

En poc temps l'Atlàntic ha estat travessat diferents vegades, en aeroplà i en dirigible, i amb aquests viatges ha quedat empatada altra vegada la qüestió de la superioritat dels aparells més pesats o més lleugers que l'aire en la navegació aèria.

Darrerament semblà que la qüestió quedava finalment resolta en favor dels aeroplans, és a dir, pels aparells més pesats que l'aire. El fracàs dels «Zepepins», d'una banda, i d'altra els prodigis dels aviadors durant la guerra i sobretot la formidable expedició a través del mar gran portada a terme pels aviadors Alcock i Brown, semblava que havien afermat definitivament el triomf dels avions.

L'èxit del dirigible R. 34, realitzant el viatge d'anada i tornada d'Amèrica a Anglaterra, ha tornat a plantejar el problema en els termes primitius. Aquesta vegada, però, no resta altra cosa que superar l'èxit respectivament.

Es interessant recordar en aquest moment les diverses performances registrades fins ara en l'empresa de travessar l'Atlàntic per la via aèria.

Pel que toca a temptatives realitzades amb dirigibles, la llista és la següent. El C. 5 Amèrica, se l'endugué el vent a Sant Joan de Terra Nova i es perdé al mar. Abans havia fet el viatge de Montaux Point a Sant Joan en 25 hores 40 minuts (1,800 quilòmetres). El R. 34, tingué més sort. El 7 de juliol va sortir d'East-Fortune a les 2,42 i arribà a Mincola (Long Island) el 6 a les tres. Reprengué el viatge el 10 a les 5'57 i amarrà a Pulham el 13 a les 7'56, havent fet un recorregut de 12,000 quilòmetres.

Amb aquest èxit s'inaugura una nova etapa en la navegació aèria. A Itàlia, a les drassanes de Fiantino es treballa en la construcció de nous dirigibles que intentaran el raid Roma-Buenos Aires. Aquests dirigibles aniran aparellats amb quatre motors i assoliran una velocitat de 90 quilòmetres per hora. Al Congrés de ciències aplicades, celebrat darrerament a Bilbao, ha estat nomenada una comissió encarregada d'estudiar l'establiment d'un servei aeri, entre Espanya i Amèrica, utilitzant el sistema Torres Quevedo, i dintre poc temps també s'inaugurarà un servei aeri de dirigibles entre Berlin i Estocolm.

Pel que toca a la navegació aèria en aparells voladors, els progrersos són incessants i no passa dia

que el telègraf no anunciï una nova gesta. El raid París-Dakar, les peripècies del qual han fet popular el nom del *Goliath*, sembla que ha estat emprès novament per un altre aparell de la mateixa marca i dimensions.

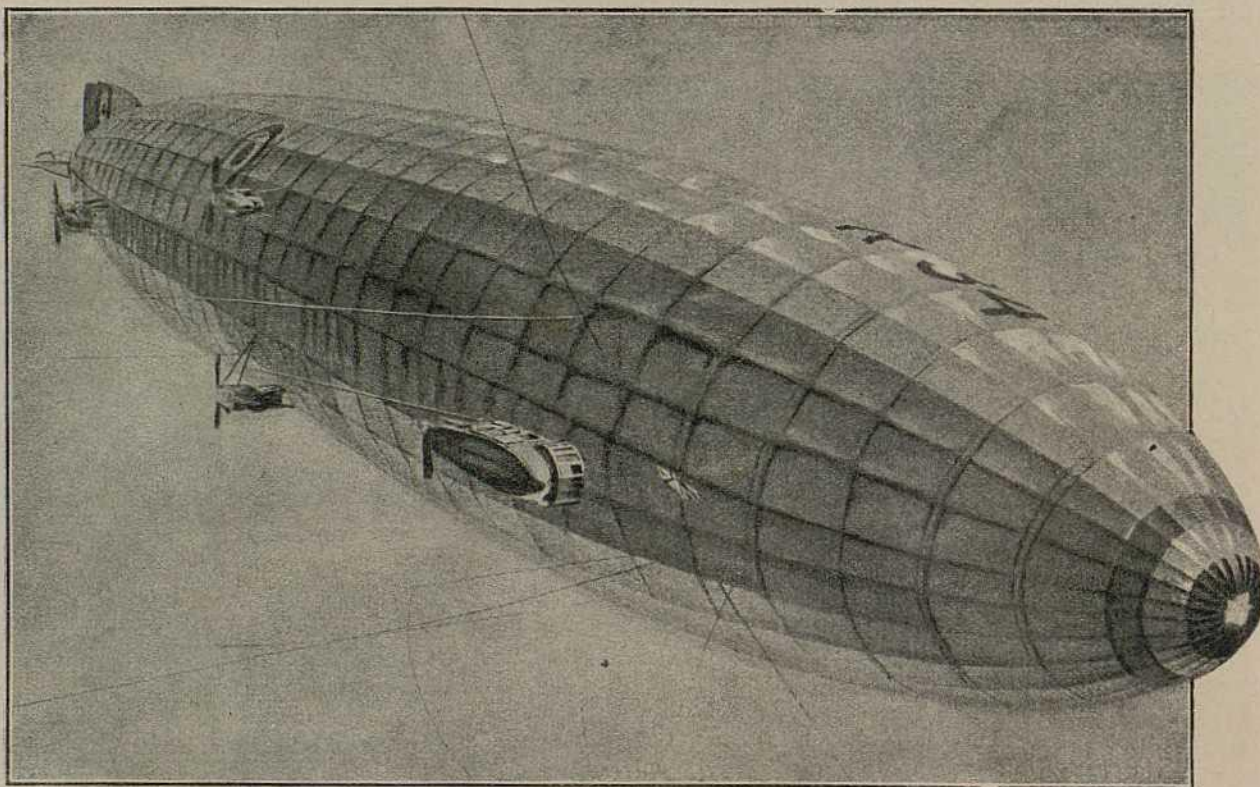
Un altre viatge sensacional ha estat el de París a El Caire realitzat pels dos asos el capità Villemín i el tinent Dagnaux. L'11 d'agost sortiren de París, pilotant cada un d'ells un aparell, dirigint-se a Istres, prop de Marsella, d'on sortiren l'endemà per a aterrir a El Caire el dia 16 a la tarda. Les etapes del viatge foren les següents: sortida el 12, a les set, d'Istres, arribant a Nàpols a les tres de la tarda (850 quilòmetres). El dia 13 sortiren de Nàpols, a la una de la tarda, i en sis hores arribaren a Salònica (800 quilòmetres). Sortiren de Salònica el 14, a les vuit, i a les dotze aterrissaven a Constantinoble (550 quilòmetres). El 16 sortiren de la capital turca, a la matinada i arribaren a El Caire a la tarda (1,300 quilòmetres).

La distància recorreguda pels ardits aviadors en

el viatge París-El Caire, amb escales a Nàpols, Salònica i Constantinoble, és de 4,250 quilòmetres.

Els governs de tot el món posen especial atenció en tot el que es refereix a la navegació aèria i a regular-ne les relacions. No fa gaires dies que va ésser firmat a Saint Germain el conveni aeri internacional entre Amèrica, França, Bèlgica, Anglaterra, Itàlia, Japó, Brasil, Cuba, Grècia, Romania i Sèrbia, nomenant-se una comissió internacional de navegació aèria.

A Espanya també s'estudia la manera d'implantar el servei aeri regular, i amb tal motiu el director general de Correus i Telègrafs ha disposat que es constitueixi una comissió d'estudis, per a que estudiï les condicions tècniques que podrien aplicar-se al servei aeri per al transport de la correspondència i en l'Assemblea de la Mancomunitat de Catalunya, celebrada dies endarrera, entre els acords presos, referents a obres públiques, hi ha el de crear camps i ports d'aterrissatge i amerrissatge per a l'aviació civil.



El dirigible R. 34, que ha fet la travesa de l'Atlàntic en viatge d'anada i tornada

LA REMESA DEL CORREU A ALTA MAR

Una de les aplicacions que més atentament han estat estudiades dintre la navegació aèria és l'utilització dels aeroplans per a atrapar els vapors a alta mar i treure'ls la correspondència, retrassant, en benefici del comerç, la sortida dels correus. No cal dir que la velocitat d'aquests aparells ha de permetre reunir-se als vapors després d'algunes hores d'haver sortit del port.

Dies endarrera s'anuncià una provatura d'aquesta mena per l'ingent pilot C. J. Zimmerman, el qual havia de seguir el vapor *Adriatic*, després de tres hores d'haver sortit del port en direcció a Anglaterra. En trobar-lo havia de llançar la mala, lligada amb

un aparell de fusta al mar, vora la proa del vapor. Els resultats d'aquesta provatura hauran estat constatatats per oficials de correus i per tota la tripulació, els quals donaran raó de la possibilitat d'implantar el projecte.

Com a complement d'aquest pla, caldria dotar els vapors de petits aeroplans, amb l'objecte de que en trobar-se a vora del port d'arribada poguessin transportar-hi el correu unes quantes hores abans entrar el vaixell al port.

Combinant el servei d'aeroplans de sortida i d'arribada, es podrien estalviar vuit hores o més en la travessia de l'Atlàntic, pel que toca a la correspondència. La implantació d'aquest projecte exigirà un gran nombre d'aparells i de pilots experts.

EL PORT DE BARCELONA

LA SEVA INCAPACITAT ACTUAL

Amb el mateix títol vàrem publicar en el número de CATALUNYA MARÍTIMA un article combatent la Junta d'Obres del nostre port, com si els seus membres fossin els únics culpables de l'actual incapacitat del mateix.

Sense deixar de reconèixer que el nostre port no està encara a l'altura que les modernes necessitats requereixen i tan disposats com abans a fer-nos ressò de les millores que l'opinió reclama amb més urgència, creiem un deure sortir al pas d'algunes observacions que ens han estat fetes referent a les consideracions que feiem en l'esmentat article, inspirades en el més sincer desig de veure el nostre port convertit en un dels millors del Mediterrani.

Al parlar dels defectes que actualment té el port, no volíem pas dir que no hi haguessin projectes fets per millorar-lo. Però no essent aquests posats en execució, és evident la incapacitat actual del nostre port.

Si la memòria no ens enganya, exceptuant un moll destinat exclusivament a rebre carregaments de cotó, i part, al menys, d'un altre a les grans peces de maquinària, amb grues adequades, tot està previst i admirablement estudiat, tal com jo senyalava que havia d'ésser, en l'anterior article publicat. Nous Dipòsits comercials, graners, ferrocarrils, dies de gran capacitat, etc; grues elèctriques en tots els molls i en quantitat suficient, coberts moderns, en un mot, tot el que necessita un port modernament utilitzat, està previst.

La única cosa que manca és escometre la magna obra de la transformació del port de Barcelona tal com l'ha projectada un home que ha passat els millors anys de la seva vida consagrant-hi el seu esforç. I això sols es conseguirà amb un gran emprèstit i amb una estabilitat en els treballs.

Reconeixem que les circumstàncies d'avui són difícils per a la Junta d'Obres del Port, puix les condicions de treball avui dia, la manca quasi absoluta d'alguns materials indispensables, la manca d'operaris especialitzats, i l'inestabilitat dels preus, són poderosos obstacles per a emprendre grans obres.

Reconeixem plenament que la tasca feta amb els únics elements de la Junta, principalment pel cap director de les obres, es pot qualificar de molt encertada.

No deixem de reconèixer tampoc que, degut a l'administració portada, alguns serveis del port han donat un rendiment molt elevat, com per exemple el dic.

Però també creiem i estem convençuts de que tots els que en la prosperitat del port de Barcelona estan interessats, començant per la pròpia Junta, han d'estudiar sense perdre temps la manera de portar a la pràctica, amb tot i les actuals condicions de treball, la excellent inspiració del seu enginyer en cap, tan

ben acollida pel senyor Cambó en l'època en què li fou donat acollir-la, apoiar-la i impulsar-la des d'un lloc que ell sol ja era garantia assegurada d'eficàcia.

Els temps han canviat i també han de canviar els procediments. És lògic que si es fa imprescindible un gros emprèstit, es faci, i tampoc és aventurat creure que les dificultats per a trobar materials aniran desapareixent paulatinament, i de bons obrers no en mancaran. No dubtem que tot el comerç de Barcelona seguiria amb gust aquest camí de la Junta i l'apoiaria.

Fixem-nos sols en les grans empreses industrials últimament desenrotllades a Catalunya, especialment en les electrificadores. Els treballs que han fet, tant abans com durant la guerra, bé es poden qualificar de colossals. Han tingut mil dificultats, han hagut de pagar preus molt per damunt dels que tenien pressupostats, però no per això s'han aturat, i avui ja toquen els resultats de la seva gran obra, sense la qual tal vegada a Catalunya hauríem passat dies molt plens d'angoixa durant els anys de guerra.

El mateix caldria que es fes amb el nostre port. Que les obres costaran molts diners, que no se sabrà el cost d'una obra fins que sigui acabada, que no serà factible, moltes vegades, calcular el temps necessari per una construcció. Tot això, ¿què representa davant el resultat de que el port sigui com es necessita?

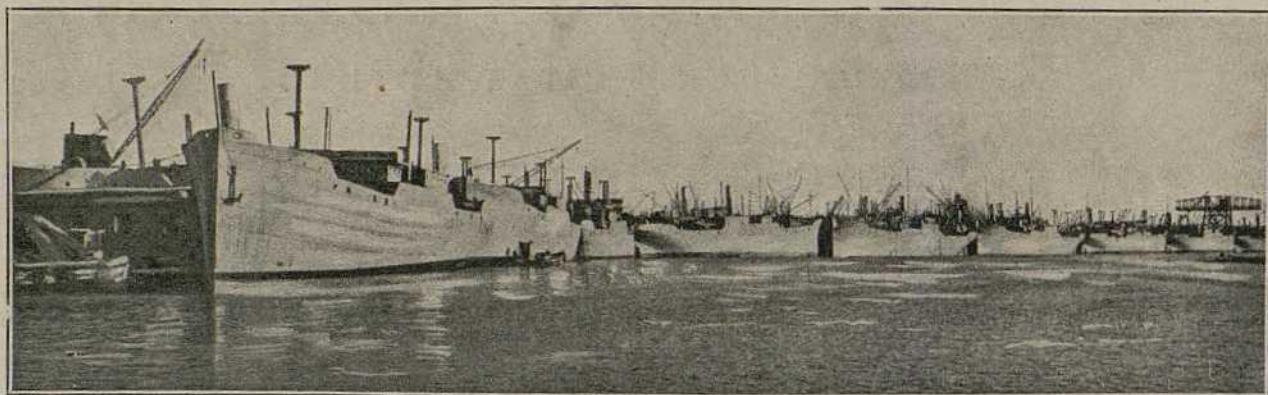
¿No serà mil vegades pitjor que per manca de mitjans vagi quedant el nostre port a la cua, que no pugui atendre a les necessitats del seu tràfec? ¿No serà pitjor pel comerç aquest resultat que dipositar uns diners en l'emprèstit?

¿No serà un desprestigi pel port de Barcelona el que no hi puguin descarregar en el temps normal els vaixells que el visitin? ¿Quina importància es concedirà al nostre port si no té un dic capaç per a vapors d'un tonellatge que avui resulta, no de grans proporcions, sinó d'una mitjanja?

Indubtablement que aquestes perspectives són molt més doloroses que les que puguin representar les dificultats en fer les obres. I ho seran sobretot tenint previstes totes les millores que calen introduir al nostre port. Pensem només amb el que fan als ports de Marsella, Gènova i Lisboa. Hem de creure que de dificultats no els en mancaran. A pesar de tot, després d'haver suportat una guerra terrible, s'afanyen en millorar els ports perquè volen ésser els primers. Imitem-los, que encara potser hi som a temps. Per poc que meditem haurem perdut l'ocasió i aleshores el port de Barcelona ja es veurà col·locat en una situació inferior davant dels altres grans ports del Mediterrani, i d'aquest estat ja serà molt difícil que mal més se'n redressi.

JAUME FONT MAS

UNES DRASSANES NORD-AMERICANES



Secció d'aparellament de les drassanes de la *Submarine Boat Corporation*, a la badia de Newark (E. U.)

Les drassanes de la «Submarine Boat Corporation» que començaren les obres en unes salines per la tardor de 1917, han assolit un veritable èxit en la construcció de vaixells. Fins avui la Companyia ha remès 35 vaixells al Govern dels Estats Units. Actualment, 20 estan aparellant-se al dic inundat, i 28 cases estan a punt d'ésser llançats, fent un total de 83 vapors acabats o pròxims a acabar-se.

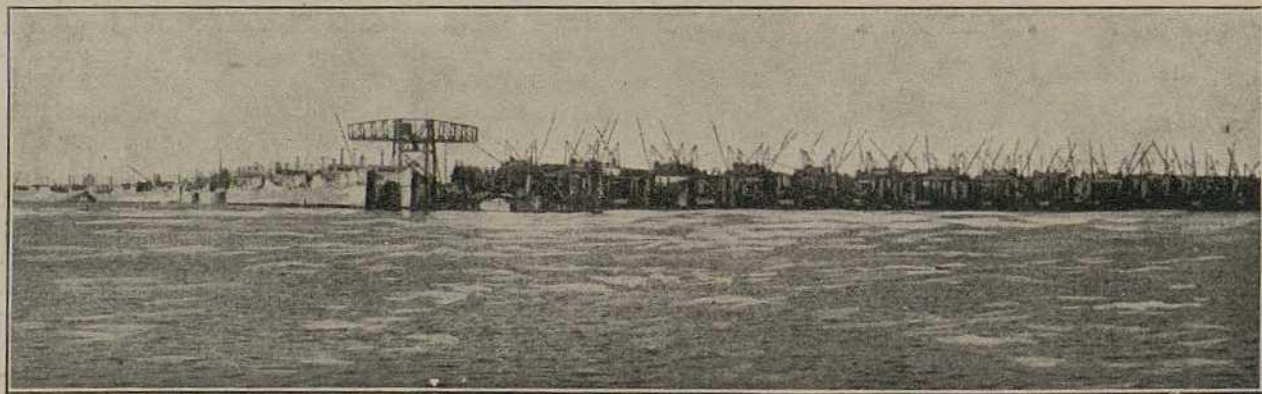
Els vaixells construïts a aquestes drassanes visiten tots els ports.

No fa gaire que en un mateix dia entraren tres bastiments d'aquesta procedència al port de Falmouth, de pas cap al Continent amb carregament de substàncies alimentícies. Aquesta mateixa Com-

panyia fa poc temps que establí una gran rebaixa en els preus, oferint la construcció de grans cargos de vapor al preu de 30 lliures, aproximadament, la tona de pes mort.

La «Submarine Boat Corporation, Newark Bay, N. J.», ha construït en quatre mesos març-juny, 56 cargos de 5,250 tones pel «Shipping Board» dels Estats Units. Tots són de les mateixes dimensions: 343 peus de llargada, 46 peus d'amplada i 26 peus, 6 polsades de puntal.

La maquinària (turbines de vapor de 1,500 H. P.) fou construïda i muntada per la «Westinghouse Electric & Manufacturing Company, East, Pittsburg, Pa.»



Vista general de les grades de les drassanes de la *Submarine Boat Corporation*, a la badia de Newark (E. U.)

EL BENÇOL COM COMBUSTIBLE PER A MOTORS

Degut al gran nombre de motors de petroli que hi ha actualment en la marina, i altres enginyers, la «National Benzol Association» està realitzant considerables esforços per tal de fomentar l'ús del benzol en substitució de petroli. Segons un corresponsal de *The Times* el benzol no solament és més barat que el petroli, sinó que si a la producció d'aquest combustible s'hi apliquen els més moderns sistemes, pot obtenir-se anyalment una quantitat de 30.000,000 gallons, aproximadament.

No obstant, l'ús del benzol com substitut del petroli, ofereix algunes dificultats, entre les quals la pitjor és la de no poder engegar ràpidament el motor perquè triga a adquirir la temperatura convenient. Altrament la ràpida carbonització dels extrems del cilindre i dels caps del pistó, fa necessari netejar molt més bé el motor i dirigir, durant el funcionament, un freqüent ajustatge de les vàlvules.

Algun motorista que ha fet un recorregut usant seguidament aquest combustible, ha constatat aquestes dificultats, però també ha assegurat que si el benzol és de qualitat superior, el motor no es ressent gens ni mica.

EL TREBALL MARITIM

Amb justesa i bon criteri s'ha tractat en el número passat d'aquesta Revista l'assumpte de la reglamentació del treball marítim. Com a complement del que allí s'ha dit, convé fer algunes consideracions que creiem ben fonamentades.

Per R. D. de 2 de l'actual s'ha deixat en suspens per a la marina mercant l'aplicació de la jornada de treball de vuit hores, no sols perquè no s'havien constituït els Comitès dels quals es parla en el R. D. de 3 d'abril, sinó tenint en compte, sens dubte, la gran diferència que existeix entre el treball als vaixells i el que es fa en qualsevol altra indústria.

Ha de considerar-se el fet, que no es pot desconèixer, de que la tripulació fa vida a bord i, per tant, té una organització diferent del treballador manual que va al treball a hores determinades i en lloc distint del que habita, la qual cosa es traduirà en la pràctica en tenir que ampliar la capacitat del *ranxo* per a fer lloc als nous tripulants que, d'admetre's la jornada de vuit hores, hauran de pilotar-se amb major despesa de salaris i major cost en el transport de les mercaderies.

A l'organitzar-se el treball marítim han de posar-se d'acord tots els elements que integren el negoci d'un vaixell, procurant l'armador no abusar del seu poder com element-capital, ni volent l'obrer tenir aventatges impossibles d'atorgar-se-li.

Però sempre s'ha de tenir present la fisonomia característica del vaixell en el que tots, de capità a patge, no sols treballen per a guanyar el sou, sinó que simultàniament, han de prevenir-se contra els elements que posen en perill la vida de tots; no obstant, aquesta coincidència d'obligacions no ha de fer perdre la norma del què és un vaixell, en el qual, per necessitat, ha d'haver-hi qui mani i element que obeeixi. Pretendre igualar a tots, és motiu de relaxació de disciplina.

Per això no podem estar conformes amb les modernes tendències anàrquiques d'igualar el capità i oficials de coberta i màquina amb la tripulació, a l'igualar a tots en les hores de treball. El captià és, a bord, la representació genuïna de l'armador i com a tal té deures que s'especifiquen ben clarament en el Codi de Comerç i en tota la legislació marítima, per la qual cosa tant ell com els demés oficials no s'han de confondre amb la tripulació.

Es un contrasentit volguer que si es despedeix un oficial, tingui d'abonar-se-li el mes corrent i el següent com a qualsevol minyona de servei. Per dignitat de la classe, no s'hauria hagut de formular aquesta petició entre les presentades darrerament. Si un armador despedeix sense motiu justificat a un oficial, hauria de donar a aquest una indemnització proporcionada a l'ofensa i a la injustícia que a sa categoria científica s'infereix ja que a bord és quelcom més que un treballador: és element directiu que al montar guàrdia es fa responsable de la vida de la tripulació i de la riquesa que transporta.

No creiem, doncs, que sigui necessari implantar per Decret el treball de vuit hores per a l'oficialitat, tenint en compte que el treball que aquesta fa no és manual ni susceptible d'aquesta reglamentació, sense comptar que la legislació marítima vigent determina

clarament el nombre d'oficials de coberta i màquina que ha de portar cada vaixell, i mentre no es modifiquin aquestes disposicions és inútil voler establir les vuit hores, perquè aquestes obligarien a embarcar oficialitat que, segons disposicions fonamentals, no es necessita.

Pel que es refereix a la tripulació pròpiament així anomenada, podria organitzar-se el treball en forma que totes les guàrdies tinguessin el convenient descans, per més que les de màquina haurien de tenir-ne més que les de coberta, ja que aquells realitzen un treball més pesat i que anorrea més les forces.

El R. D. del 2 del corrent, al decidir aplaçar la implantació de les vuit hores al comerç marítim, fa referència al Comitè que s'haurà de crear, integrat per armadors i navegants a fi de que s'estudiï la forma d'establir-les.

Aquest Comitè no pot resoldre sense considerar molt i molt les peticions que es formulin, presidit per un ample esperit de justícia, sense prejudicis d'escola que a res condueixen.

El Govern té en estudi el projecte general de reglamentació a bord i just és que hi aportin llur concurs tots els elements marítims, a fi de que sigui una obra acceptable per a tots; tenint en compte els naviliers que els perills del mar i l'encariment de la vida exigeixen retribuir, sinó amb excés, almenys amb relativa esplendidesa a tota la tripulació, i pensant els tripulants tots, que com més carregada resulti la navegació, més influeix en el preu del mercat, de resultes del qual tothom en sofreix. I pensant per damunt de tot que no es pot mermar en el més mínim l'autoritat del capità ni la disciplina, ja que una i altra són la base fonamental de la navegació.

Constitueixi's, doncs, aviat aquest Comitè paritari, i amb confiança que hi exposin llurs pretensions uns i altres, atents, però, al bé i engrandiment de la Marina més que al negoci de cada hu.

F. DE P. COLLEDEFORNS

NO S'EXPORTA CARBÓ

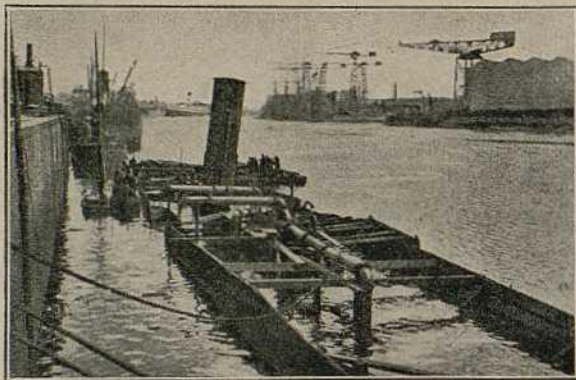
En un dels darrers Consells de Ministres s'acordà no atendre la demanda dels patrons minaires d'exportar 300,000 tones de carbó.

Els fets sembla que donaran la raó als contraris de l'exportació, puix el mercat ha sofert una animació aquests darrers dies, tant en adquisicions com en nòlits. Segurament que la nova estació en la qual anem a entrar i l'escassa importació anglesa, determinaran que minvi de bon tros l'existència de carbó que hi havia a les boques de les mines.

El que resulta un fet cert és que quedarà existència grossa de carbó menut mentre no es rebaixin els preus. Aquest carbó ni a l'estranger es podria portar.

Elements tècnics diuen que els patrons miners poden rebaixar el preu del carbó, puix el preu de venda mig és de 65 a 70 tona i el preu de cost mig és de 40 pessetes. Es pot, doncs, rebaixar el preu del carbó menut i així segurament el mercat el consumirà.

SALVAMENT D'UN VAPOR A GLASGOW



El *Duchess of Rothesay*, revestit de la caixa de salvament amb les bombes extractores, al moment de començar a buidar-lo



El *Duchess of Rothesay*, després del salvament, portant encara la caixa de fusta al seu voltant

Els gravats adjunts mostren el sistema adoptat per a salvar el vapor de passatge *Duchess of Rothesay*, naufragat temps endarrera al port de Glasgow.

La tasca de salvament ha estat dirigida pel capità Burns, oficial de l'Associació de Salvaments de Glasgow. El *Duchess of Rothesay* és un vapor de rodes, construït especialment per al tràfec de passatgers al Clyde, perteneixent a la «Caledonian Steam Packet Company», associada amb la «Caledonian Railway Company». Com molts altres vaixells de la seva classe, aquest també fou requisat per l'Almirallat i durant alguns anys ha prestat serveis de guerra. Abans d'ésser retornat al seus propietaris va ser conduït per a apariar-lo a Merklands Wharf de Glasgow i s'enfonsà al port mentre es realitzaven les obres d'apariament, quedant en situació que sols sortien a flor d'aigua els pals i la xemeneia.

La tasca de salvament fou sumament difícil. El capità Burns adoptà el sistema de voltar el vapor amb una caixa. Aquesta caixa de fusta, bastida als costats del vaixell, feia 220 peus de llargada i 16 d'alçada. La tasca de construcció de la caixa sota l'aigua fou realitzada pels bussos, les operacions dels quals foren dificultoses en gran manera pel llot negrós que treu tota la transparència a aquelles aigües i pot dir-se que tot el treball hagué de fer-se refiant-se del tacte i no de la vista. Quan la caixa fou enllestida, tal com es veu en una d'aquestes fotografies, s'installaren potents bombes centrífugues, mogudes a vapor des del moll i des de gabarres amarrades del vaixell naufragat. Les bombes començaren de funcionar i al cap de dues hores i mitja el vaixell començà de pujar. Des d'aquell moment, l'operació continuà amb satisfactòria rapidesa, fins que el vapor, completament salvat, pogué amarrar-se al moll.

VARIA

En Francesc Alegret

Hem tingut el gust de saludar el nostre bon amic l'intelligent industrial don Francesc Alegret, el qual ha passat alguns dies a la clínica del doctor Caratshan per a sofrir una operació de la qual ha sortit en estat perfectament bo.

El senyor Alegret, que és un dels principals caps de colla del port, ens ha assabentat que ha arribat a un acord amb la seva colla de treballadors, firmant-se un contracte de treball segons el qual els obrers perceben una setmanada de 75 pessetes, amb la jornada de vuit hores i obligació de treballar dues hores extraordinàries sense cobrar, en cas que sigui necessari. També es regula que els dies festius, si es treballa, els obrers cobraran un jornal de 24 pessetes.

Aquest contracte de treball ha estat molt ben rebut entre els obrers descarregadors del moll.

Llançaments

A les drassanes de Jubia (Ferrol), propietat de don Ubald Barcon, s'ha llançat a l'aigua un altre dels vaporets que s'hi han construït.

Presencià l'acte nombrosíssim públic.

—A Villagarcia de Arosa (Vigo) ha estat llançada la goleta *Santa Eulalia*.

—Del varader de la Dàrsena del port de Gijón fou llançat el vapor de pesca *Juana*, construït molt ràpidament per don Genar Fernández.

Noves drassanes

S'ha confirmat la notícia que donàvem referent a l'adquisició de terrenys al Ferrol, en el lloc dit de la «Pedrera», amb l'objecte d'instal·lar-hi unes importants drassanes, construcció d'aeroplans i alts forns.

Es fa un enllaç ferroviari per al transbord de mercaderies.

Hi haurà dos vaporets al servei de tot el personal.

El dia 20 comencen els treballs, d'acord amb el que han disposat dos enginyers que han visitat els terrenys.

La Companyia és nord-americana, assegurant-se que la representen els senyors Sota i Aznar.

Garn en conserva

El vapor *Alava* va sortir el dia 8 de Montevideo amb 1,872 tones de carn en conserva.

MISCEL·LÀNIA

FRANÇA

Es demana la supressió dels drets d'importació dels materials necessaris a la indústria naval

El president de la «Ligne Navale», M. de Mouzie, ha dirigit una carta al ministre d'Hisenda demanant-li que amplii el seu decret de 12 de juliol, relatiu al perdó de drets d'importació, considerats indispensables per a la vida de la indústria. Demana que tots els articles necessaris a la indústria naval, dels quals no hi ha producció a França, quedin exempts de pagar drets, única manera de aconseguir que la construcció es faci als preus d'altres països.

L'aplicació de la llei de les vuit hores

S'ha constituït al Comissariat dels transports marítims una comissió encarregada de preparar els avant-projectes dels reglaments d'administració pública previstos per la llei de 2 d'agost, establint la jornada de vuit hores a bord dels vaixells.

Aquesta comissió, presidida per un conseller de l'Estat, està formada per representants de totes les branques del personal de la Marina mercant.

La navegació a l'Algèria

El Govern francès ha presentat a la Cambra un projecte de llei sospenent el privilegi de pavelló de la navegació entre França i Algèria, a l'objecte de facilitar el transport de les mercaderies que són necessàries als dos països.

Aquest projecte s'ha presentat en raó a les dificultats presents de que els vaixells francesos puguin assegurar aquest tràfec en la mida requerida.

La compra de vaixells al Brasil

El Brasil oferí als armadors francesos 27 vaixells ex-alemanys, representant 217,825 tones de pes mort. Les negociacions entaulades no han donat resultat perquè el Govern del Brasil no ha considerat suficient el preu de 16 lliures la tona de pes mort que li proposaven els armadors francesos.

Aquest tonellatge formava part del que es calculava adquirir per la reconstitució de la Marina mercant.

Millores a ports francesos

Actualment l'explanada d'Homet, al port de Cherbourg, després dels treballs fets durant la guerra, és utilitzada per vaixells de cinc metres de calat, que porten carbó o acer i poden, per tant, quedar apiolats a l'aire lliure. En aquest sentit fou utilitzada la plana d'Esqueurdreville per col·locar-hi aquestes mercaderies que no es fan malbé.

Però a causa de l'agombolament del port d'Havre, molts vaixells carregats de mercaderies diverses i destinades a aquest port, esperaven a Cherbourg el moment de tenir-hi amarra. Així és que es feia necessari completar la primera instal·lació feta a la plana d'Esqueurdreville, amb la construcció de coberts que permetessin abrigar les mercaderies mentre es fa llur classificació. L'haver-hi aquest lloc de magatzematge cobert era un fet que determinava l'augment de les línies de navegació que fan el servei entre els Estats Units i Cherbourg.

Entenent-ho així el ministre de Treballs públics, ha decidit la construcció de coberts al parc d'Esqueurdreville, començant-se pel muntatge de sis barraques de 1,080 metres quadrats, amb capacitat per a magatzemar 2,000 tones de mercaderies diverses. Demés construeixen ràpidament dues noves barraques dobles.

Amb aquests coberts s'evitarà que el port de Cherbourg no pogués rebre càrrega general.

D'altra part, amb motiu d'haver esdevingut Cherbourg port transatlàntic, els centres oficials es preocupen d'anar a l'extensió del port, la qual reclamarà una suma considerable que hauran d'aportar l'Estat, el Departament i la Ciutat, cada un en la mida que se senyali.

El Consell departamental considera que el seu interès està lligat amb la prosperitat del port de Cherbourg i, per tant, ha votat un principi d'ajuda financiera, però tenint en compte que el port en aigua profunda ha d'afavorir més que res les escales transatlàntiques, ha dit a la Cambra de Comerç que imposi al màxim les taxes transatlàntiques, a l'objecte de nodrir els ingressos departamentals.

— Ha estat aprovat pel Ministeri respecte l'avant-projecte de profunditzar a 450 metres el canal de Tancarville, al port de l'Havre, entre Harfleur i Tancarville.

— Prosseguint la realització del programa de millorament i extensió dels ports marítims a l'objecte de respondre al desenrotllament de la vida econòmica del país després de la guerra, el subsecretari d'Estat al Ministeri de Treballs públics ha pres en consideració el programa d'operacions a emprendre al port de Baiona en un període de vint anys.

Els treballs de primera urgència importen una despesa de 56 milions, comprenent, sobretot, d'una part a l'altra de l'embocadura de l'Adour, la construcció de dues escoles convergents, l'execució de les quals atenuarà els efectes de la marejada a l'interior del port, al mateix temps que permetrà el manteniment de les profunditats del canal.

— Els elements marítims del port de Nantes demanen que les autoritats s'ocupin de cavar el canal de Nantes a Saint Nazaire, al mateix temps que aixamplar-lo un xic. Les dimensions dels vaixells augmenten d'una manera continuada, la qual cosa fa indispensable que el Baix Loire sigui dut a 8 metres de profunditat i que el canal tingui un poc més de 50 a 60 metres d'amplada.

Xalanes de formigó armat

A Morlaix es construeixen actualment dues xalanes d'alta mar de formigó armat, les quals tindran 58 metres de llargada, 10'60 d'amplada i 7'30 d'alçada.

La primera serà llançada pel novembre. L'operació es farà al través, a marea alta.

Aquestes xalanes són destinades a portar carno anglès.

Una gran setmana marítima

La Lliga Marítima francesa prepara una gran setmana marítima a la regió de Bretanya, essent el port de Nantes el llaç d'unió.

L'anunci d'aquesta manifestació ha produït entusiasme entre els pobles bretons, la majoria dels quals viuen dels productes i les indústries del mar.

Vagues de descarregadors a Rochefort i Marsella

El dia 24 d'agost es declararen en vaga els obrers descarregadors del port de Rochefort. Demanaven el jornal de 20 francs diaris.

La vaga ha terminat concedint-se als obrers un jornal de 17 francs, demés d'una prima sobre el rendiment.

— Durant la darrera setmana d'agost es notà entre els obrers descarregadors del port de Marsella una gran agitació. Demanaven un jornal de 20 francs, la jornada de vuit hores i la supressió de les hores suplementàries.

Els caps de colla digueren que no podien acceptar aquestes bases i es nomenà una comissió paritària per a arribar a un acord.

No havent-hi hagut avinença, la vaga de descarregadors, carboners i ensacadors fou declarada el 25 d'agost. Un estoc important de fruites primerenques, vingudes d'Algèria, amb dos vapors, no pogueren ésser desembarcades.

El prefecte posà a la disposició dels caps de colla obrers colonials.

La vaga és d'unes conseqüències desastroses, provocant la puja de preu dels queviures.

Per esperit de solidaritat s'han declarat en vaga els altres oficis, arribant-se a la vaga general.

Els descarregadors guanyen actualment 14 francs per 8 hores i 4 francs per cada hora suplementària. Els caps de colla han ofert 16 francs.

S'han hagut de sospendre les sortides dels paquebots *Canadá*, *Britannia*, *Chili*, *Normand*, *Sphinx* i *Nera*, de les Messageries Marítimes.

Protesta de Cette

Tots els elements de Cette es reuniren a l'Alcaldia per a protestar de l'exclusió del port de Cette de la llista dels ports que poden rebre els vins espanyols, a benefici dels ports de l'Oceà i acordaren la vaga d'electors i la negativa a pagar l'impost. Posteriorment aquesta decisió governativa ha estat anul·lada.

L'odissea d'un vapor

A la declaració de guerra de Portugal a Alemanya, el vapor alemany *Uckermark*, de 10,000 tones de pes mort, que es trobava a Lisboa, fou incautat pel Govern portuguès. Pertanyia a la «Hamburg-Amerika-Linie» i fou construït a Brema l'any 1911.

Li fou posat el nom de *Alentejo* i el Govern francès el noliejà, posant-lo al servei de transports de guerra entre Marsella i Salònica. El 3 de setembre de 1917, quan estava carregat de municions i melinita, l'*Alentejo* s'enfoscà a la rada de l'Est unes hores abans de marxar de Marsella a causa d'un incendi provocat per explosions.

Fou posat a flotació i durant dos anys quedà amarrat als avant-ports. Adquirit per mig milió per M. Puppi, especialista en demolicions de vaixells vells, l'armador concebí el projecte d'apariar-lo. Es procedí als treballs indispensables per a una travessia i el vapor, que ara es diu *Le Victorieux*, fou remolcat a Rotterdam, on serà posat en disposició de navegar. L'apariació costarà dos milions i el vaixell

serà un dels millors del port de Marsella. En la catàstrofe les màquines i calderes quedaren intactes.

Nova línia de La Rochelle a Canàries

L'entitat «Unió fruitera colonial», ha estat constituïda a París per l'explotació d'una línia regular i bimensual de les illes Canàries a La Rochelle-Pallice, destinada a l'importació de bananes i fruites exòtiques. Aquest servei començarà a l'octubre.

Venda de «chalutiers» de l'Estat

Des del mes d'abril el subsecretariat de la liquidació dels estocs, ordenà la venda als ports de Rochefort, Cherbourg i Toulon, de patrullers, *chalutiers* i altres embarcacions disposables després de la guerra.

Solament se n'han venut un nombre reduït a causa dels preus elevats que en demanen les autoritats. Aquestes embarcacions requereixen apariacions i per això no troben compradors als preus fixats. Els elements pesquers d'aquests ports es queixen de que el Govern no es cuidi de rebaixar els preus, causant això pèrdues a l'Estat perquè ha de mantenir l'entreteniment dels vaixells; els pescadors perquè es veuen privats d'instruments de treball i els consumidors perquè han de pagar el peix a preus elevats.

Llançament d'un draga-mines

El 27 d'agost fou llançat a les drassanes del Sud-Oest, de Burdeus, el draga-mines *Chevromiè*. Pertany a la sèrie de sis draga-mines dels quals ja n'hi ha dos que naveguen. Les seves característiques són: eslora, 41 metres; mànega, 7'45 metres; puntal, 3'70 metres. Desplaçament, 370 tones amb màquines d'una força de 435 cavalls.

Nova drassana

A Bayonne ha quedat terminada l'instal·lació d'una nova drassana. Ha començat la construcció d'un dels tres cargos de 3,800 que li han estat encarregats.

BÈLGICA

Anvers, primer port dels vaixells americans

El president de la Internacional Mercantile Navigation, de Nova Iork, Mr. Franklin, durant uns dies que ha passat a Anvers, ha dit, en ocasió d'un banquet ofert per la «Red Star Line», que els nord-americans volen fer d'Anvers llur primer port d'escala al Continent. Els serveis d'aquesta Companyia seran augmentats considerablement amb paquebots més grans que el *Lapland*, els quals podran pendre 300 passatgers de primera, 350 de segona i 1,500 de tercera.

La travessia d'Anvers a Nova Iork es farà en vuit dies.

Els primers vaixells d'Anvers cap a Alemanya

El 22 d'agost fou noliejat a Anvers un vapor anglès, destinat a Hamburg.

Es el primer vaixell que surt de Bèlgica, per mar, cap a un port alemany. El nòlit fou contractat a 31 s. la tona, compost de 1,900 tones de queviures.

El mateix dia es noliejà a Anvers un altre vapor en direcció a Brema, a raó de 25 francs la tona.

Abans de la guerra aquest darrer tràfec no existia, perquè no hi havia canalitzada la ruta entre els dos ports. Els alemanys aprofitaren la guerra per a operar aquesta unió cavant el canal d'Ems fins a Weser, esperant així dirigir cap a Brema, en detriment d'Anvers, una part del tràfec renan.

La represa d'exportacions

Han sortit d'Anvers dos vapors plens de carregaments de ferro, vidre, carbó i altres productes, en direcció a Nova Iork, Londres i Leith.

L'extensió del port d'Anvers

Els grans treballs d'extensió al nord del port d'Anvers, portaran l'anexió a la ciutat de 2.000 hectàrees de territori. Desapareixerà el poble d'Austruwell, el qual serà engolit a la quarta dàrsena i a la perllongació del moll-canal cap a Kruisschans. Aquí es construirà una resclosa creient que quedarà llesta l'any 1920.

ANGLATERRA

Mort d'un navilier

A Glasgow ha mort, a l'edat de 55 anys, Lord Inverclyde, una de les principals personalitats dels naviliers anglesos. Era director de la «Cunard» i president de la Societat d'armament «J. G. Burus i C.» de Glasgow, que havia fundat el seu avi.

Rumors de fusió de Companyies

L'alça de les accions de les principals Companyies de navegació angleses, ha donat lloc a rumors de fusions pròximes. El *Financial Times*, atribueix en gran part l'alça de les accions de la «Peninsular and Oriental», de la «Turness Withy» i la «Cunard» a la convicció que té el mercat d'una pròxima fusió d'aquestes tres Companyies.

El *Fairplay* assegura, per altra part, que, al seu entendre, els rumors esmentats són mancats de fonament.

Augment dels passatges transatlàntics

Moltes Companyies transatlàntiques angleses han augmentat els preus de passatge de tres lliures en primera, dues en segona i una en tercera.

El submarí «Deutschland» serà exhibit

El submarí alemany de comerç *Deutschland*, que pensava fer durant la guerra la travessia de l'Atlàntic amb un carregament, és actualment al Tyne, en dic sec. Aviat serà dut a Londres per ésser-hi exhibit.

Les mines flotants a l'Atlàntic

El director del servei meteorològic a les illes Açors acaba de confirmar en una carta al príncep de Mònac, l'exactitud absoluta de tots els càlculs fets pel príncep a l'Acadèmia de Ciències de París el 30 de desembre de 1918, sobre la marxa de les mines flotants a l'Atlàntic nord després de la guerra.

El director tramet un mapa establert pels seus experiments i que porta les posicions de les mines retrobades a l'Atlàntic nord des del 7 de novembre de 1918 fins al 17 d'abril de 1919 i senyalades al seu servei. Són exteses al nord, al sud i al sud-oest de les Açors i en marxa vers les costes de França, Anglaterra i Espanya.

Darrerament el vapor americà *Engle Wodd*, de 5.139 tones brutes, construït en 1918, anant de Nova Iork a Rotterdam, topà amb una mina al llarg de Black Deep, prop de l'embocadura del Tàmesis. Fou possible remolcar-lo per aquest riu fins a Northfleet Benys, però el vapor ha sofert greus avaries; una part del seu carregament (prop de mil tones) ha estat feta malbé.

La competència dels americans

La concurrència americana es fa sentir molt en el tràfec de les fustes per a les mines entre Finlàndia i els ports carboners del Regne Unit. Aquest tràfec estava fins ara assegurat quasi exclusivament per vaixells escandinaus.

ALEMANYA

L'avenir de la «Hamburg-Amerika»

El director de la Companyia «Hamburg-Amerika», ha desmentit el rumor segons el qual els capitalistes americans adquirien l'esmentada Companyia. Ha afegit M. Huldermann, que la Companyia restarà alemanya i encara que avui sigui una Companyia transatlàntica amb capital però sense vaixells, hi ha nombroses construccions previstes, comptant-se no solament amb les drassanes alemanyes, sinó també amb les noruegues.

Les comunicacions entre tots els països

A l'objecte de posar en relació el port d'Hamburg amb tots els països del món dues Companyies alemanyes preparen un servei regular entre Hamburg i Portugal, començant-se a finals de setembre.

La «Kahara Trading», de Tokio, ha reprès la comunicació entre l'Àsia oriental i Alemanya, amb el vapor *Taijo Maru*.

La línia hamburguesa «Ozean» organitza una comunicació entre Hamburg, Cuba i Mèxic, començant-la el vapor *Hans*, a finals de setembre.

D'aquí poc la «Kosmos Linie» rependrà el servei directe de navegació d'Hamburg a la costa occidental de l'Amèrica del Sud.

L'armador hamburguès Hartrodt ha entaulat negociacions amb la «Canadian Pacific Railway C.» per l'organització d'un servei regular de transport entre Hamburg i el Canadà. Els primers vapors sortiran per Quebec i Montreal.

L'armador amèric-norueg Chistrian Hannevig, negocia amb la «Shipping Board» la compra de 15 vapors destinats a inaugurar un servei regular entre Nova Iork i Hamburg.

També els japonesos procuren entrar en relació amb Alemanya. Abans el tràfec entre aquests dos països era quasi tot alemany. Solament una part petita la feien els holandesos i els anglesos. Els japonesos, abans d'esclatar la guerra, pensaven obrir la concurrència amb Alemanya. Les dues companyies organitzadores, la Nippon Yusenkaisha i l'Osa-shosen Kaisha, reprenen ara llur projecte el qual serà posat en pràctica quan les circumstàncies ho facin possible.

ITALIA

Nova línia Trieste-Marroc

El Lloyd Triestino ha inaugurat, el 20 d'agost, amb la sortida del vapor *Bellona*, una nova línia bimensual entre Trieste i els ports del Marroc.

POLÒNIA**S'estudia la creació d'una flota mercant**

A Varsòvia s'ha obert una oficina amb la missió d'estudiar la creació d'una flota mercant polonesa.

TXECOESLOVAQUIA**Una sucursal de la Cunard**

Diuen de Viena que la Cunard Line està en negociacions per a establir un despatx a Praga, així com per la concessió de facilitats per l'expedició per Hamburg.

ESCANDINÀVIA**L'activitat de les drassanes**

El *Norske Veritas* ha publicat les xifres de les construccions dels vaixells acabats o bé en curs en els països escandinaus durant el primer semestre de 1919:

	Noruega	Suècia	Dinamarca
Vaixells acabats de gener a juny (tones brutes).	23,500	17,000	19,000
Construccions començades al 1.º de juliol:			
Número de vaixells . . .	135	68	70
Tonellatge brut	88,000	76,435	70,105
Vaixells encarregats, però no començats al 1.º de juliol:			
Número de vaixells . . .	127	34	79
Tonellatge brut	159,645	67,560	159,385

ROMANIA**Noves tarifes de pilotatge a Galatz i Braila**

Unes noves tarifes han estat acordades de pilotatge d'entrada i sortida dels vaixells als ports de Galatz i Braila.

Heu's aquí la taula de les tarifes aplicables a vapors i velers:

Vaixells fins 300 tones, 30 bani per 10 tones, registre net.

Vaixells de 201 a 400 tones, 40 bani per 10 tones, registre net.

Vaixells de 401 a 600 tones, 50 bani per 10 tones, registre net.

Vaixells de 601 a 800 tones, 60 bani per 10 tones, registre net.

Vaixells de 801 a 1,000 tones, 70 bani per 10 tones, registre net.

Vaixells de més de 1.000 tones, 80 bani per 10 tones, registre net.

Si un vaixell hi entra més d'una vegada a l'any, tindrà un descompte del 10 per 100.

CANADA**El port de Saint John**

El Parlament canadenc ha aprovat un projecte de llei passant al control de l'Estat l'explotació del port de Saint John, N. B. Pagarà dos milions de dollars a la ciutat per la propietat del port. D'aquesta suma 1.342,717 dollars són representats per obligacions emeses per la ciutat per l'execució de treballs al port.

ESTATS UNITS**Fixació de nòlits pel «Shipping Board»**

A l'objecte de fer front a la concurrència britànica, el Shipping Board ha modificat les tarifes de nòlits dels ports de l'Atlàntic al Regne Unit.

Les Companyies de navegació que carreguin productes feixucs, com minerals i articles metallúrgics, reben un tractament especial molt favorable (13 a 15 dòlars per tona en comptes de 16 a 18)

Els productes agrupats sota la «rúbrica especial» poden ésser objecte de negociacions sota la base de 12 dòlars per tona. Aquests productes també són minerals i metallúrgics.

S'estudia una reducció de tarifa per a Buenos Aires, l'Argentina i Brasil.

Per a fer possible l'exportació de carbó a Europa, el Shipping haurà de reduir els actuals nòlits que són d'uns trenta dòlars de promig, puix d'altra manera el preu del carbó resulta més alt que el d'Anglaterra.

El mateix Shipping ha marcat els nòlits des dels ports del país a Hamburg i Brema, per a càrrega general. Resulten amb un recàrrec d'un 25 per 100 en relació amb els dels ports francesos, belgues i holandesos.

Inauguració d'un gran dic sec

Ha estat inaugurat el nou dic sec de Peare Harbour, a Honolulu (Hawai). És un dels més grans del món. Les seves dimensions són: llargada, 1,001 peus; amplada interior, 138; fons, 82 peus. Pot rebre els més grans vaixells que existeixen actualment. La construcció, començada en 1910, no ha costat menys de 5 milions de dòlars.

PUERTO RICO**Vapors per transportar fruita**

Els productors de fruites de Puerto Rico han demanat a l'Emergency Fleet Corporation dels Estats Units que armessin cent vapors proveïts d'instal·lacions frigorífiques per a transportar la collita als Estats Units, Amèrica del Sud i Europa.

COLÒMBIA**Transformació del port de Baranquilla**

Una Companyia, amb un capital de 30.000.000 de francs, subscrit tot a Colòmbia, s'empendrà la transformació del port de Baranquilla, convertint-lo d'un port fluvial en un port de mar, mitjançant la supressió de la barra de la Magdalena River. Així s'evitarà que s'hagin de descarregar les mercaderies a Cartagena o a Puerto-Colòmbia, destinades a Bogotá.

BRASIL**Millora del port de Bahia**

Hi han projectades millores importants al port de Bahia. S'ha constituït una entitat que es cuidarà de construir un moll que permetrà als vaixells pendre directament el carregament de cacau. S'edificaran també magatzems per a col·locar-hi les existències de cacau.

A l'embocadura del port s'hi faran també importants millores.

REVISTA DE NOLITS

SITUACIÓ DE MERCATS I ÚLTIMES COTITZACIONS

Carbó.

Anglaterra:

Han augmentat les operacions en els mercats anglesos i el tonellatge hi és abundant.

Actualment s'estan tramitant un regular nombre de noliejaments, subjectes tots ells a la prèvia autorització governamental.

La producció es va normalitzant i en augment progressiu. Després d'un període descensional que va culminar en la setmana primera del mes d'agost, en virtut de la solució, al menys momentània, dels conflictes socials, s'ha produït en conseqüència el corresponent ascens en la producció. El total de carbó extret en la setmana que comença el 31 de maig prop passat i en el conjunt de les mines angleses, fou de 4.812,595 tones arribant a representar la producció de la primera setmana del mes d'agost, la meitat d'aquella quantitat; es varen extreure en l'esmentada setmana 2.642,895 tones.

El districte en el qual fou més accentuada la reducció, és el «Yorkshire», que d'un promig setmanal d'unes 700,000 tones, en la última setmana de juliol produí 5,540 tones únicament.

Testimoni de la creixent producció i per tant del millorament del mercat en general, ho són les xifres que donem a continuació: En els districtes carboners de Sud de Gales i Monmouth, en la setmana que finí el 23 d'agost, l'explotació arribà a 975,558 tones, que resulta d'un 6 per 100 inferior al millor resultat setmanal obtingut en els darrers dotze mesos, i d'un 11 per 100 més baix al promig setmanal de la producció de l'any 1913.

Ara tenint en compte la disminució de les hores de treball i el menor rendiment per hora i per home, judiqui's la major quantitat de braços que són necessaris per arribar a tal resultat i en conseqüència l'augment que això representa en el cost per tona.

En aquests darrers dies hi ha hagut major nombre d'operacions per a Espanya. Els nòlits, en general, es mantenen al mateix nivell.

Les darreres cotitzacions conegudes són les següents:

Cardiff-Barcelona a 52 s. 6 d. vapor de 3,600 tones, tancat contracta 10 setembre.

El mateix destí i mateix nòlit, vapor de 3,000 tones, data 8 setembre.

València, 52 s. 6 d. vapor de 1,000 tones.

Cardiff-Agüles a 55 s.; Màlaga, 52 s. 6 d.; Càdiç, 47 s. 6.

Estats Units:

Mentre el comerç anglès de carbó, segueix desenrotllant-se amb dificultat, el nord-americà va extenent el seu radi d'acció en totes direccions.

Actualment el mercat es troba amb urgent necessitat de tonellatge, amb bons nòlits pel disponible immediat i pròxim.

El «Sipping Board», en virtut d'acord amb els Estats Escandinaus, ha disminuït en dos dòlars els nòlits per a aquests destins, de manera que oscil·len ara entre els 23 i els 25 dòlars segons el port de des càrrega.

Per a Espanya no coneixem altra cotització que la que fa referència al vapor *Mouro*, de 1,639 tones r. n. contractat per a transport de carbó a Espanya (tres ports) a 29 dòlars. Suposem que el destí deu ésser un port opcional de tres determinats.

Altres cotitzacions:

Virginia-Gènova, 25 dòlars per tres viatges.

Virginia-Gènova, 27 dòlars.

Virginia-Gènova, 28 $\frac{1}{2}$ dòlars disponible desseguida.

Virginia-Nàpols, 26 dòlars; Marsella, 26 dòlars.

Virginia-Anvers o Rotterdam, 22 $\frac{1}{2}$ dòlars, i Hamburg, 25 dòlars.

Cereals.

Argentina:

El tonellatge lliure està retret, essent poques les operacions. El major contingent d'operacions realitzades correspon al tonellatge requisat pel govern anglès.

La collita es presenta bastant favorable. I a propòsit de collites, la darrera de blat en tot el món s'estima en 436.250.000 de «quaters» (1). D'aquest total en corresponen a la Península Ibèrica 19.500,000 quarters.

Per a Espanya, cap cotització coneguda. Els nòlits amb tendència a la baixa. Per a Anglaterra continua el mateix nòlit requisat o sigui 62 s. 6 d.

Els mercats d'Austràlia i de Sud Africa, no marquen cap variació.

Cotó.

Les cotitzacions nominals del mercat nord-americà han experimentat un descens de relativa importància. Dies enrera els nòlits per a Anglaterra i Continent variaven entre 1'75 dòlars i 2 dòlars i els actuals per als mateixos destins estan entre els 1'50 i 1'75.

Per a Espanya cap cotització coneguda.

La producció dels Estats Units en la temporada 1918-1919, es considera de 13.070,000 bales.

Nitrat.

Es nota major activitat en aquest mercat i els nòlits amb marcada tendència a l'alça. Marcada aflluència de tonellatge.

Actualment es cotitza a 240 s. Continent; a 250 s. Mediterrani i a 17 $\frac{1}{2}$ dòlars per a ports de l'Atlàntic nord-americà.

Mineral.

Fins ara aquest tràfec està força esmortuït, degut especialment a la manca de tonellatge i es preveu per a dintre de poc una major activitat en el mercat amb motiu de la carència que d'aquesta primera matèria experimentaran aviat els importadors anglesos.

Apareix més accentuada la desproporció entre les exportacions des dels ports de Biscaia i els del Mediterrani. Mentre en el Nord es desenrotllen amb relativa activitat, resulten quasi bé nules en el Mediterrani.

(1) Mida anglesa de capacitat per a sòlids, que equival a 8 bushels, i en litres a 290,770 el quarter.

Les últimes cotitzacions:

Sevilla-Glasgow, 26 s.

Huelva-Tyne (Tharsis form.), 27 s.; Garston, 25 s.

Melilla-West Hartlepool, 23 s.; Barrow, 23 s. 6 d.

Bilbao-Glasgow, 25 s. prompte; Barrow, 24 s. prompte; i per a Anvers, 34 s. 6d.

Santander-Tyne.

General i per Viatge.

Els mercats de l'Extrem Orient, en creixent activitat.

Calcuta-Anglaterra, juta, a 180 s. i 185 s.

Bombay i Karachi-Anglaterra, 127 s. 6 d. pes mort.

Java-Anglaterra i Continent a 290 s. pes mort.

Costa Madras-Marsella, 230 s. pes mort.

Vladivostok-Anglaterra, llegums seques, a 250 s.

Mercats arrius inactius. L'exportació es realitza quasi exclusivament amb tonellatge requisat.

Cuba-Marsella, 150 s.

Mediterrani espanyol (4 ports) a Anvers, vapor de

128,000 peus cúbics a £ 6, 15'0 els 100 peus cúbics.

Aviat començarà la temporada de fruita a la costa valenciana.

Time Charter.

Poques variacions en aquest mercat.

El tonellatge anglès continua noliejant-se a 25 s., mentre que el d'altres nacionalitats es cotitza a preus més alts.

Tràfec general, per nou mesos a 47 s. 6 d., entrega i reentrega Anglaterra.

Mateix tràfec vapor neutral de 5,000 tones a 40 s. 12 mesos.

Vapor anglès de 7,000 tones, 12 mesos a 25 s. de seguida.

Tràfec transatlàntic, 12 mesos, vapor *Key West*, de 3,014 tones, registre net i vapor *Strinda*, a 9 ½ dòlars.

Viatge rodó, transatlàntic, vapor 3,112 tones registre net, a 10 ½ dòlars.

CARLES MALLOL

Fàbrica de Lones i Lonetes per a banderes
Construcció de Velam

Passeig de Colom, 2

FILL D'EN RAMON A. RAMOS

Armador i Consignatari

Casa Sucursal a Melilla. Direcció Telegràfica y Telefónica a Barcelona, RAMOS. A Melilla, ONRAMOS

Passeig de Colom, 19 — BARCELONA — Telèfon 205 A

LA UNIVERSAL

Fàbrica de galetes i pa de JOSEP PERMANYER

Exportació de galetes a tots els ports d'Espanya i Ultramar

Purè Permanyer

El millor aliment vegetal propi per a la navegació per la seva conservació indefinida

Passeig Colom, 2 i Mercè, 44 - Telèfon 2826 A. - Sucursal: Mercè, 7

LA UNIVERSAL

AGENCIA DE DUANES I TRANSPORTS
MARIAN LLUCH

Princesa, 44. - BARCELONA

Cases a Port-Bou i en Cerbère

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTS INTERNACIONALS
DUANES — TRANSITS

J. PALAZON, S. en Cta.

Josep A. Clavé, 3 — Telèfon 1939 A.

RUPERT ANGLADA

Carrer Ample, 13-Tel. A 2238-Barcelona

PRIMERA A ESPANYA EN CONSTRUCCIONS DE CABLES METÀL·LICS

Especialitat en Ascensors, Montacargues, Maniobres de vaixells, Arts de Pesca, Ponts colgants, Suspensió d'aparells d'il·luminació i Parallams

MARTIN, S. en C.

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

Oyarvide, Cardona i Montserrat

Consignacions : Noliements : Duanes
Importació i Exportació

Passeig de Colom, núm. 9 i Plata, 4. 1.ª - Tel. 4627 A. : BARCELONA

UNION UNIVERSELLE

SOCIETAT MÚTUA DE SEGURS MARÍTIMS DE MARSELLA

SUÑER I GAS

Agents generals per a Espanya

Ample, 25, 1.ª - Telèfon 454 A - Barcelona

AGUSTI BAS ROLDÓS

SEGURS I REASEGURS

ATAULF, 5 PRAL.

Telèfon 3775-A

BARCELONA

TALLER D'APARIACIONS NAVALS

HILARI MARIMÓN

Nacional, 28 (Barceloneta) Tel. 2631 A-BARCELONA

FOC! FOC!

Apagat a l'acte amb el Mata-focs

"KYL-FYRE"

Preu: 20 pessetes cada aparell
Resultats infalibles

Indispensable a tota classe de
EMBARCACIONS

Descomptes segons importància de les demandes

Per a més detalls dirigir-se a:

D. J. CORTADA-Bonsuccés, 5-Barcelona

(Sucursal de PAUL IZABAL)