

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 30 D'OCTUBRE DE 1919

NÚM. 26

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'ACCIÓ DE L'ESTAT

El govern d'En Sánchez Toca, dins de la seva producció de disposicions ministerials, no ha deixat orfe la branca marítima. En un espai de temps ben curt ha publicat un número de R. O. i de R. D. ben respectable. I a l'intentar fer ara un resum de les qüestions a les quals afecten les disposicions publicades, ho farem amb la més completa imparcialitat, sense pretendre negar ni regatejar cap dels èxits que pugui haver obtingut.

Començarem per la enumeració de la part referent a qüestions que afecten al personal marítim. Les diverses associacions que d'ell existeixen a Espanya, havien treballat molt ja de fa alguns anys en l'obtenció de projectes que consideraven molt importants pels interessos dels tripulants. Recordem que no fa molt temps, les associacions esmentades feren entrega al Govern d'una llista de projectes abarçant: la reglamentació del treball a bord; la creació de tribunals arbitrals a les Comandàncies de Marina; organització del Montepiu Marítim; inclusió dels capitans i pilots en la llei d'accidents del treball.

Doncs bé: el govern d'En Sánchez Toca ha afavorit el personal marítim amb tots els projectes demanats, excepte el del Montepiu, i a més ha ampliat el referent als accidents del treball en el sentit de fer obligatori el segur de les tripulacions, amb unes tarifes ben elevades. També ha creat el Crèdit Marítim per a la protecció de la indústria pesquera. En alguns d'aquests projectes s'han armonitzat les conveniències de tots, però en general han estat dictats en un sentit ben favorable als interessos del personal marítim.

Però aquestes disposicions encaminades a millorar la situació del personal marítim han estat publicades en una època de nerviositat, de lluita intensa entre els elements patronals i els del personal nàutic. I, naturalment, no ha estat l'hora apropiat per fer-ne els elogis o les censures que es mereixin i per això no podem estar segurs de la veritable acollida i l'eficàcia que tindran. De to-

tes maneres, tenim la convicció de que hauran alleugerit el memorial de greuges que les associacions del personal marítim havien de presentar als Governos que s'anaven succeint.

En la part de qüestions afectant més aviat als interessos patronals particularment i de manera general a tot el país, la gestió del govern d'En Sánchez Toca ha estat menys abundosa en legislació, i si bé ha fet algun intent, molts d'altres han estat descuidats o tal vegada arreconats.

Mereix un aplaudiment l'orientació que ha guiat al Govern al publicar la disposició referent als serveis amb les illes Balears i les possessions d'Àfrica i les comunicacions que caldrien establir-se amb Amèrica. Les informacions demanades a les entitats competents podran donar lloc segurament a que es formulin conclusions que ensems que marquin noves organitzacions dels actuals serveis, senyalin també la conveniència de crear-ne d'altres i el de que es digui de manera clara les condicions sota les quals aquests serveis han de prestar-se perquè resultin d'eficàcia i puguin competir amb els estrangers.

De totes maneres és de lamentar el cercle reduït que abarquen les informacions demanades, perquè el mercat espanyol no demana solament serveis regulars amb les possessions del país i amb Amèrica, sinó que necessita camps d'acció a tot l'Orient. I en aquests moments en que s'està jugant el futur avenir del comerç i la indústria d'Espanya, és veritablement una manca de sentit de Govern no donar mostres d'una protecció decidida vers els intents de penetració a diversos països encaminats a la conquesta de nous mercats i asseguradors de la independència d'altres marines per a la prestació d'aquests serveis.

Una altra qüestió prevista pel Govern i que ha estat molt ben acollida, és la que fa referència a la reforma de la llei de cabotatge, sobre la qual ja vàrem dir que era d'opinió dels nostres naviliers que la solució havia de recaure en el sentit de que el servei de cabotatge havien de prestar-lo vaixells

de construcció del país i de l'estranger, però tots de bandera espanyola.

Excepte aquestes dues qüestions, l'actuació del Govern no ha estat encertada si ha intervingut en la solució d'altres, com és la del problema siderúrgic, solucionada en un sentit més que proteccionista, exclusivista, en favor dels fabricants espanyols. La poca expansió de la indústria siderúrgica ha estat causa de la minva en les construccions navals, i creiem que la nova taxa dels acerç i la nova permanència dels drets aranzelaris per a materials i útils propis per les drassanes portarà la mateixa conseqüència.

Altra qüestió molt important i no resolta pel Govern és la referent a les primes a la construcció naval, assumpte aquest transcendentalíssim per l'avenir de la indústria naval i la marina mercant. És veritablement un cas d'excepció el que ocorre a Espanya respecte una qüestió que tots els Estats consideren de primer ordre entre els problemes a resoldre. Mentre les coses continuïn com avui, l'augment que pugui experimentar la marina mercant espanyola, no haurà d'ésser atribuït en el més mínim al Govern, perquè cap facilitat ha estat donada per ell per a afavorir ni les construccions del país ni les adquisicions a l'estranger.

La Companyia que vol adquirir un vaixell nou es troba impossibilitada de fer-ho a Espanya i si ho intenta a l'estranger, a les moltes dificultats que això representa, s'hi afegeixen les que posa el Govern espanyol per l'abanderament, essent causa de la puja de preu dels vaixells, no podent, per tant, els naviliers posar-se en condicions dels d'altres països.

Aquests descuits, involuntaris o premeditats, són més de censurar en un Govern que presideix un dels homes considerats com més coneixedor de les qüestions marítimes. ¿Què succeirà el dia no llunyà que la seva influència no sigui exercida directament dins del Govern? Tinguem una esperança: la discussió dels pressupostos. En ella cal confiar que, al menys, si no hi han projectes de Govern, hi hagin diputats que s'ocupin del problema i el plantegin en la seva justa realitat. D'altra manera, caldrà renunciar definitivament als somnis que tots els marinistes ens havíem forjat de veure un acreixement de la marina i de les construccions navals i una política marítima ben orientada, després de les lliçons que ehs va donar la gran guerra.

R.

DISPOSICIONS OFICIALS

REGLAMENTACIÓ DEL TREBALL A BORD :: COMITÈS CONCILIADORS

La mania que ara té el Govern de legislar a tot hora per arreglar o embolicar més l'anomenada qüestió social, s'ha manifestat també d'una manera alarmanant en el Ministeri de Marina.

En un sol nombre de la *Gaceta* han aparegut disposicions regulant el treball a bord dels vaixells de passatge i carga; creant la Caixa Central de Crèdit Marítim; establint el Comitè de Conciliació i al cap de pocs dies s'ha publicada una R. O. pel que toca als accidents del treball que puguin ocórrer en els vaixells.

No anem ara a ocupar-nos de totes quatre, sinó soïament de la Reglamentació del treball i del Comitè Conciliatori.

No fa gaires números vàrem ocupar-nos del primer d'aquests, exposant la nostra modesta opinió en quant a les peticions formulades en determinat sentit per les associacions nàutiques de Capitans i Maquinistes.

Afortunadament ha presidit el bon sentit en aquesta ocasió i si bé no creiem que el nou Reglament sigui del gust de tothom, tampoc és una obra filla de les estridències actuals, raó per la qual no es mirarà amb prevenció per l'element patronal.

Feia anys que la classe obrera nàutica desitjava que es regulés el treball a bord, ja que es trobava, segons ella, en situació desfavorable al treballador de terra que de tants aventatges avui gaudeix. Ja

en 1914 la Junta Consultiva de la Direcció General s'havia ocupat de les peticions dels marins en aquest sentit, però no es trobava mai el moment oportú de resoldre-les, fins que per R. D. de 28 de juny de 1915 es nomenà una comissió encarregada de redactar amb premura un Reglament pel treball a bord.

La Comissió, integrada per D. Víctor López Dóriga, D. Tomàs de Ibarra i D. Josep J. Dómine, en representació dels naviliers J. D. Gerard Carmona, D. Ramón Latorre, D. Ventura Morales, pels obrers marítimes, treballà amb constància redactant un Reglament que va presentar el Ministre a les Corts per R. D. de 6 de novembre següent (*D. O.*, pàgina 1.681). Les Corts no pogueren discutir-lo perquè es tancaren; tornà a presentar-se en 24 de maig de 1916 i 28 d'octubre de l'any passat, i tampoc arribà a ocupar l'atenció dels legisladors ja que es tancaren les Corts.

El personal obrer nàutic continuà treballant per aconseguir l'implantació d'aquell Reglament, fruit de l'estudi de la Comissió, si bé afegint-hi noves i insistents peticions. El Govern ha acceptat el projecte que aquella Comissió redactà, i afegint-hi algunes de les peticions darrerament formulades, l'ha publicat a la *Gaceta*.

Algunes diferències hi han, per aquesta circumstància, entre el projecte aleshores formulat i el que

ara es publica, que denota des del primer moment que ara estem en període especial. Els dos apartats d'aquell Reglament feien referència, l'un a la *oficialitat* i l'altre a la *tripulació*; ara el primer es igual, però el segon anunciat és «Del resto de la tripulació». L'element marinista obrer ha aconseguit el què volia; lligar al Capità i oficialitat amb la tripulació, essent tots uns amb iguals drets davant l'armador (1). L'article del projecte deia que el Capità o oficial que porti dotze mesos de servei seguits tindrà dret a una llicència de tres o dugues setmanes, respectivament, amb sou enter; ara tots tindran un mes i el navilier ha d'abonar-li les despeses d'anada i tornada. El Reglament diu que en el període de un mes no s'hi comprèn el temps que el tripulant inverteix en anar i tornar, si no passa d'una setmana. Com que el Reglament no fixa límit a les despeses que ocasioni el viatge, aquest article pot ser un cau de raons, ja que si un Capità o Oficial desembarcant per exemple a Barcelona diu al navilier que vol disfrutar la llicència del mes a Londres, el navilier, segons l'article 4.^a, li ha de pagar les despeses d'anar i tornar.

Segons l'article 23 la tripulació també té dret en les mateixes condicions a un mes de llicència amb sou i despeses de viatge pagades; en el projecte de la Comissió no hi figurava aquest apartat.

Els articles 6 i 23 tenen el mateix redactat en quant es refereixen «al despido» per l'armador, de l'oficialitat o de la tripulació. En el projecte sols es referia a l'oficialitat dient que el despatxat sense causa justificada «tendrá derecho a la percepción de un mes de su haber del sueldo regulador, salvo en los casos en que el buque no continúe su navegación por circunstancias imprevistas». Ara, tant l'oficial com el tripulant, si és despatxat sense causa justificada, tindran el sou de un mes començat i del següent, essent les mateixes les causes que es consideren com justificants de desembarcat.

Com diguerem en altra ocasió, aquesta igualtat entre l'oficialitat i la tripulació no es pot acceptar en bona ètica, ja que debilita la natural e imprescindible subordinació que deu existir a bord. El projecte que redactà la Comissió l'any 1915, com ho fou sols un altre ambient, no presentava aquests caires sindicalistes, establint la necessària diferència entre el treball directiu i el manual. Ens sembla poca la indemnització que es dona al Capità o Oficial que el navilier despatxa sense motiu justificat.

Finalment, en el Projecte es fixava com a límit d'edat per a embarcar la de divuit i cinquanta cinc anys, que ara s'ha rebaixat a catorze. Aquestes són les principals diferències entre el projecte que es presentà a les Corts i el que ara regirà. Una errada hem notat en l'article 8. Diu: «En puerto o en rada abierta» i ha de dir, segons es desprèn del text: «En puerto o en rada abrigada».

El Reglament aprovat no accepta com intangible la jornada de vuit hores que últimament reclamaren les entitats nàutiques, sinó que distingeix entre el treball de l'oficialitat i el de la tripulació. A n'aquella li assigna dotze hores per dia en guàrdies com a màxim de sis hores cada una, durant la navegació, i d'un total de deu hores diàries en port.

En quant a la tripulació, distingeix, com és natural, el treball de la Secció de coberta de la de màquina, ja que fóra injust igualar-les; aquella pot arribar a un màxim de treball de dotze hores diàries a la mar i aquesta a vuit hores, havent-hi un home per cada tres forns. En els vaixells d'altura o gran cabotatge, el personal de coberta, en port treballarà nou hores. A la mar els que munten guàrdies prestaran dotze hores de servei al dia, i els qui no la munten treballaran nou hores.

Com hem dit al començament, aquest Reglament, si bé no és prou clar, pel fet d'estar redactat en sa essència per la Comissió d'elements patronals i obrers, serà ben rebut per ambdues parts, ja que atorga a aquests el màxim de concessions que bonament pot ferse sense voler trasbalsar el negoci. Dèiem en un dels articles aquí publicats, que és impossible que pugui progressar una indústria, si no viuen ben acoplades les dues branques: treball i capital, ja que una sense l'altra és morta. Per això creiem que s'imposa més que la tivantor d'un Reglament, la mútua confiança i agermanament. Els naviliers no han d'esperar que una disposició ministerial els obligui a disminuir l'esforç manual i a participar aquest en les ganàncies justes i legítimes; els tripulants tampoc han d'imposar a la força condicions l'acceptació de les quals implica la impossibilitat del desenrotllament comercial.

El treball a bord no pot efectuar-se amb la precisió que en terra, per raons fàcils de comprendre i que hem exposat amb anterioritat, motiu pel qual creiem ben orientat el Reglament, lamentant sols la tendència d'anular la autoritat del capità, per més que en aquest sentit no sigui tan radical com temiem.

L'altre R. D. que anem a comentar breument és el que fa referència a la constitució del tribunal de Conciliació. A l'anunciar-se per la representació obrera la petició de la constitució d'aquest tribunal, tinguérem ja paraules d'elogi per la petició, lamentant sols que les Associacions navilières no s'ho prenguessin com a pròpia i no apoiessin la petició.

Es un contrasentit que l'armador no hagi acceptat de temps el funcionament d'aquests Tribunals que més competents, per sa constitució, que altres, podrien amb més acert, resoldre la qüestió. Si els Tribunals Industrials, creats per En Canalejas, haguessin respost a la finalitat que es proposà el seu creador, haurien estat els primers en no haver acceptat intervenció en qualsevol conflicte referent als marins, ja sigui per qüestions de salari, ja per compliment de contractes, ja per accidents del treball.

L'article 24 del vigent Reglament per a la Contractació de la tripulació, ja apuntava l'existència d'aquest Comitè conciliatori al dir que qualsevol qüestió que es suscitï entre les parts contractants sobre compliment del Contracte es sotmetrà a la decisió del capità del port, el qual, amb la cooperació de l'assessor, actuarà d'amigable componedor. Fora d'això, el ram de Marina no intervenia per a res.

El R. D. de 10 d'octubre creant aquests Comitès ja assenyala ben clarament sa missió que creiem ha de sofrir ampliació i ben prompte abarcarà més assumptes. Sempre que es presenti algun conflicte entre els naviliers i el personal de la Marina mercant, per a interpretació i compliment del Reglament del treball, es constituirà el Comitè baix la presidència de l'autoritat de Marina, o de la persona que

(1) El vigent Reglament per a la contractació de les dotacions (18 novembre 1909), defineix en l'article primer el concepte de la dotació que es compon de «oficiales y simples tripulantes».

les parts designin, amb assistència de dos vocals patrons designats per les associacions navilières i dos vocals designats per les de capitans, pilots, maquinistes i en general de les classes de coberta, màquina i ronda, amb la particularitat de que els vocals obrers han d'ésser de la mateixa classe o secció de la que ha originat el conflicte.

De manera que aquest Comitè no serà un organisme permanent, sinó fill de les circumstàncies, designat per a cada cas, resolt el qual, quedarà dissolt automàticament; però aquest Comitè pot convertir-se en Tribunal Industrial, en qual cas serà presidit pel comandant de Marina permanent exprés del R. D. orgànic, i aleshores pot conèixer, de més a més en primera instància, de les qüestions filles de l'aplicació del R. D. de contractació, subjectant-se en la tramitació a la llei reguladora del funcionament dels Tribunals Industrials.

La creació d'aquests Tribunals Industrials de Marina mercant era de necessitat, particularment en els grans ports que tantes qüestions es presenten a cada moment, però no és just que no puguin conèixer de

totes les reclamacions que es formulin, en especial per accidents del treball, ja que de poder jutjar-les, tal vegada no es donarien casos tan vergonyosos com els que tot sovint han de presenciar-se en el Tribunal Industrial. La llei d'accidents del treball dictada per ajudar a l'obrer que té la desgràcia d'accidentar-se, s'ha convertit en la pràctica en arma contra els patrons, quan no s'utilitza com a manera de viure.

Aquests nous Tribunals, en sa actuació, s'atemperearan a les disposicions reguladores dels Tribunals Industrials, si bé amotllades a les regles que el ministre ofereix dictar; creiem no estaria per demés que aquests Tribunals tinguessin caràcter permanent a fi d'evitar que tinguin de nomenar-se'n cada dia de nous, ja que segons hem dit s'ha de constituir per a cada cas concret. La pràctica farà necessària aquesta modificació.

En el pròxim número ens ocuparem de les altres disposicions ministerials a que hem fet referència en començar.

J. de P, COLLEDEFORN

EL MOTOR STILL

Es molt difícil precisar en què consisteix el motor Still, d'invenció anglesa, car no ha entrat encara ni en la pràctica naval ni en la pràctica industrial, inclús a la mateixa Anglaterra.

Fou a l'any 1915 que l'Almirallat britànic tingué coneixement del motor Still i fou en aquesta època que va decidir fer construir una unitat d'aquest aparell, d'una potència de 400 cavalls indicats.

Aquest motor d'assaig, que comprèn un cilindre i els seus accessoris, fou posat a prova al començament de 1917 i donà uns resultats que, segons es desprèn dels rapports oficials, foren satisfactoris sota el punt de mira econòmic i de funcionament.

En principi el motor Steill participa de motor a vapor i sobretot de motor a combustió interna.

La representació esquemàtica de la figura mostra un cilindre motor enrotllat d'una camisa d'aigua i de vapor; el vapor que prové de la vaporització de l'aigua de refredament de la part superior del cilindre, treballa com combustió interna.

La part interior del pistó treballa sota l'acció del vapor format en un generador de vapor, escalfat pel gas d'escapada que prové de la part del motor que treballa en qualitat de motor a combustió interna.

Aquest generador de vapor és en comunicació amb una caldera auxiliar d'escalfament, de tipus ordinari tubular, però disposada per escalfar a petroli amb l'ajuda d'encenedors dits addicionals, tenint per objecte mantenir la pressió de règim al vapor que ha de treballar a la part inferior del motor.

Aquesta caldera auxiliar és escalfada, doncs:

a) Essencialment pel vapor produït en el generador de vapor que rep el gas d'escapada de la part motor a combustió interna.

b) Per un o varis encenedors addicionals.

L'aigua d'alimentació de la caldera auxiliar és rescalfada en un serpentí posat en el conducte d'escapada dels gasos del motor, distribuït sigui en el generador de vapor o a la caldera auxiliar.

LA TRANSFORMACIÓ DEL PORT DE PASAJES

El *Journal de la Marina Marchante* publica la següent nota:

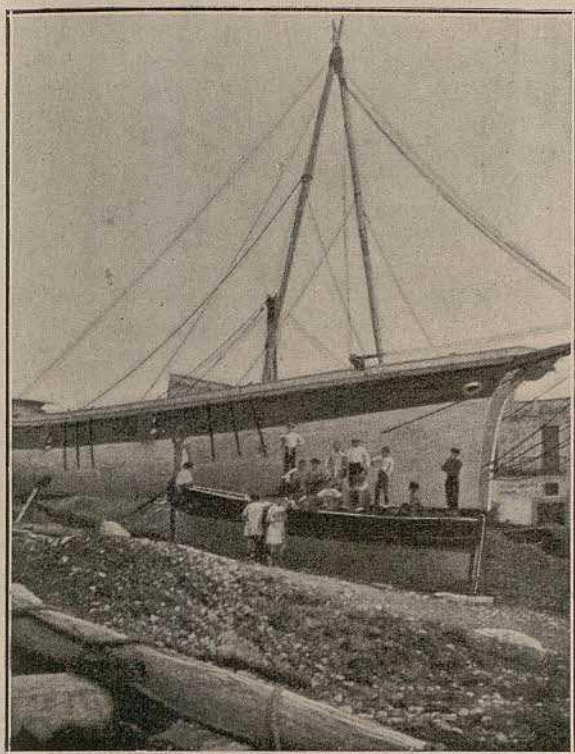
«Segons informacions segures, resulta que un grup financer americà té el projecte d'adquirir el port espanyol de Pasajes.

Els aventatges naturals d'aquest port, petit, però el millor abrigat de tota la costa, a proximitat de la frontera espanyola, proveït al moll mateix per una doble via fèrria i molts tramvies elèctrics que fan el transport de mercaderies, sortida natural d'una regió molt rica en indústries esdevingudes florents després de la guerra. Tot ço indica, naturalment, que Pasajes és un dels punts més importants de la costa, ben situat, particularment damunt la via fèrria que aquest mateix grup americà projecta entre Vigo i Dax.

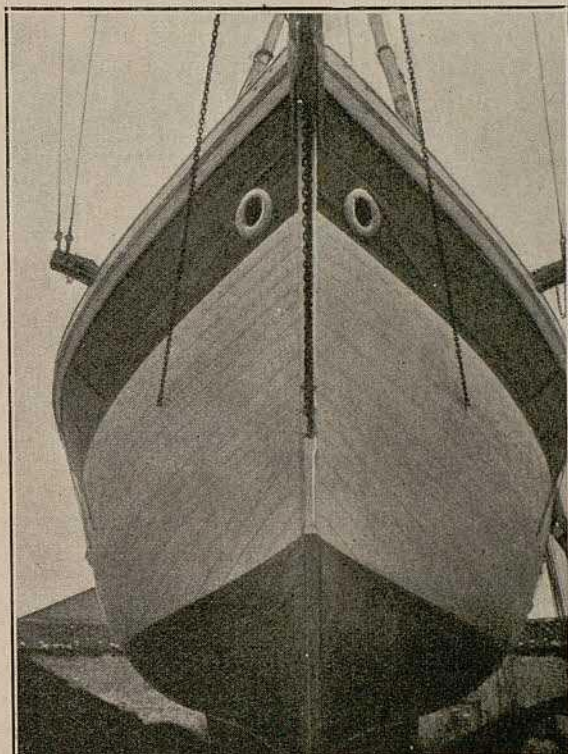
Encara que no hi ha cap acte que doni curs a aquests projectes, se sap de bona font que han estat encarregats treballs importants de renovació del port de Pasajes, a una entitat anglesa, el representant de la qual ha firmat el contracte a San Sebastian. Els treballs començaran immediatament. Es tractarà de creuser el port que obstrueixen els *sables*; d'allargar el *goulet* i construir molls i *entre-pôts*. El port, en efecte, ofereix espais *marceageux*, inútils principalment a l'oest, els quals la marea cobreix difícilment i que es podria dessecar fàcilment.

Així, Pasajes, esdevindria el port de comerç i de pesca més important de la regió Nord-Est d'Espanya i seria el pont-terme d'una nova línia de navegació anglo-espanyola que sortiria de Liverpool amb escala a Burdeos.»

BOTADURA DEL "MARÍA DEL PILAR"



Vista del veler uns dies abans del llançament



La proa del *María del Pilar*

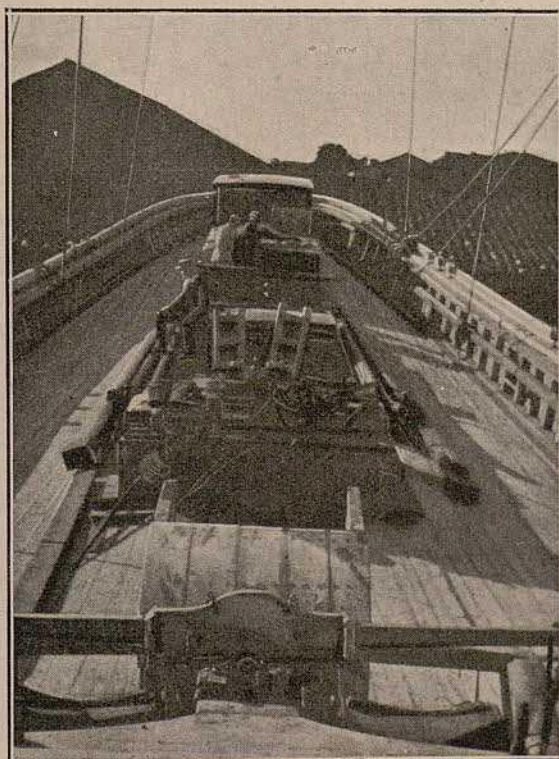
Fa una setmana fou varat als Astillers de P. Carceller de Benicardó (regne de València) el Pailebot de tres pals el nom del qual encapçala aquestes ratlles.

Desplaça unes 225 tones; te 30 metres d'eslora, 8 de mànega i 3'50 de puntal.

Aquest veler que passà per bastantes contingèn-

cies abans de la seva botadura degut a l'escassa serietat d'alguns que es titulen constructors, fou adquirit fa prop d'un any pel conegut navilier i consignatari don Francesc Arquimbau.

Ha dirigit la construcció el mestre d'aixa don Francesc Rulló.



La coberta de proa a popa

UNA INSTITUCIÓ CATALANA

EL TRIBUNAL DEL CONSOLAT DE MAR

El comerç marítim, ja d'antic, obeï a usos i costums particulars que els intrèpids mercaders i navegants recollien de llunyanes terres i que servien a les nacions marítimes per a completar i suplir les deficiències del Dret escrit, pobre i migrat.

Quan les relacions comercials entre els diversos pobles del Mediterrani prengueren increment i la tranquil·litat permeté que floreixés la navegació, el comerç s'intensificà extraordinàriament. Foren freqüents aleshores els dubtes que sorgien en la interpretació dels costums marítimes que el regulaven i s'imposà la creació d'una institució composta de persones que agermanessin llur criteri individual amb l'exercici de les complexes funcions mercantils i que sobretot, inspirades en un sentit verament pràctic, lliuressin el procediment contenciós de les traves que poc s'avenien amb la llibertat i rapidesa que requereix l'exercici del comerç. Aquest fou l'origen dels tribunals mercantils coneguts amb el nom de Consolats de mar.

Pels documents de que fins avui tenim notícia, sembla que el primer del món la instaurà en 15 de maig de 1128, En Roger de Sicília, a la ciutat de Messina, que feia poc temps havia conquerit. El formaven dos jutges que tot seguit s'anomenaren Còsols, elegits d'entre els patrons de naus i mercaders, pràctics en els negocis marítimes i intel·ligents en l'exercici del comerç i ells aplicaven les regles jurídiques basades en els usos de la mar i determinaren el formulisme judicial breu i eminentment pràctic.

A Gènova i Venècia, en 1250 i 1280, respectivament, es formaren també collegis de persones especialitzades en afers marítimes que entenien de tot ço que a la contractació comercial feia referència.

En 1283 es creà el Consolat de Mar a València; en 1343 a Mallorca; en 1347 a Barcelona, i en 1388 a Perpinyà, ciutats de la corona d'Aragó. A aquests en seguiren d'altres de menys importància a Catalunya: Girona, Sant Feliu de Guixols, Tortosa, Tarragona.

Els castellans imitaren la institució. Burgos la establí en 1494; Bilbao en 1514; Sevilla en 1525, i Madrid en 1562.

Hem dit ja que els Consolats entenien en tot ço que es relacionava amb el comerç i així s'explica que es fundessin en places interiors i assolissin un esplendorós desenrotllament segons la importància mercantil de les mateixes.

* * *

Encara que on cristallitzà definitivament la institució del *Consolat de Mar*, fou a València l'any 1283, el primer intent de tribunal sorgí a Barcelona abans que en cap altre punt de la Corona d'Aragó. Diu en Capmany, meritíssim recopilador dels documents marítimes que conserven les diverses corporacions de la nostra ciutat, que en 1258 tenien els barcelonins establerta una Junta d'experts mercantils que constituïen una comissió tècnica consultiva pels tribunals

de justícia i consta que el Rei En Pere III concedí en 1279 als comerciants de Barcelona, el privilegi d'elegir-ne dos d'entre ells mateixos per a que exercissin de procuradors, vigilant la contractació i intervenint en les altes funcions mercantils que exercien els consellers de la ciutat.

Aquesta delegació de funcions del govern municipal fou la primera forma de la institució que a la primeria del segle XIV es digué ja *Consolat de Mar* i l'organització de la qual fou regulada definitivament en 1347 pel Rei En Pere IV d'Aragó.

* * *

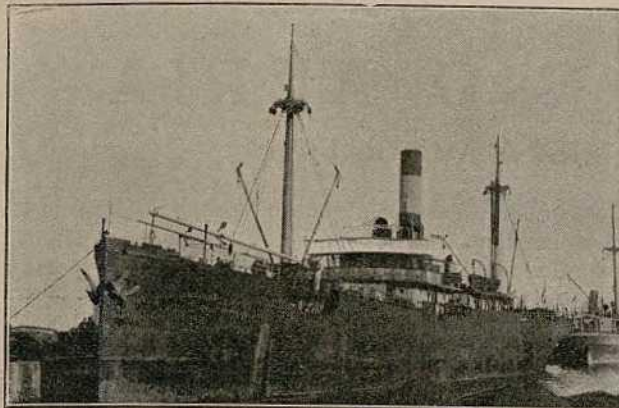
El Concell de Cent, que era l'antic Ajuntament de Barcelona, elegia tots els anys, precisament en la diada tradicional de Sant Marc (25 d'abril), els dos comerciants que devien exercir de Còsols de la mar.

L'any 1498, però, En Ferran el Catòlic ordenà que tots els oficis municipals es proveïssin per sorteig per a evitar abusos i aleshores va córrer també aquesta sort el càrrec de Còsol, celebrant-se anyalment el sorteig amb la solemnitat que l'esperit de l'època requeria.

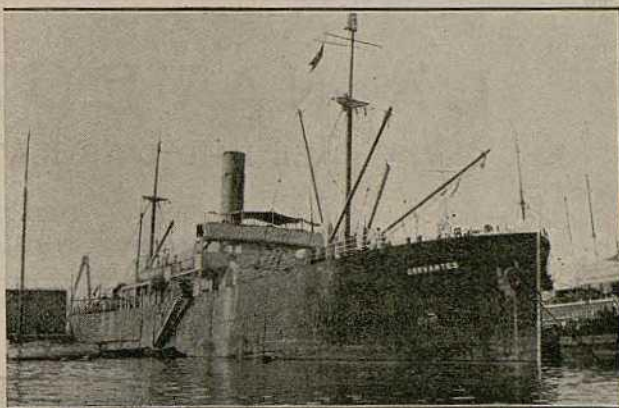
Les paperetes amb els noms dels candidats figuraven en dos urnes: en una els dels ciutadans honorats, cavallers i doctors en Dret i Medicina; en l'altra els dels comerciants matriculats. Al que la sort afavoria d'entre els de la primera urna se li donava el nom de *Còsol Militar* i a l'altre el de *Còsol Mercader* i tots dos conjuntament presidien la Llotja de Contractació i el Col·legi de Mercaders de Barcelona. D'aquest últim n'escullien els Còsols vint comerciants que formaven el *Consell dels XX* que els servia de Junta tècnica consultiva pels negocis complicats i de cos assessor del tribunal del Consolat.

Era costum que els novells Còsols anessin en solemne cavalcada a Ca la Ciutat i juressin el càrrec en mans del Conseller en Cap. Eren acompanyats en aquest acte per llurs padrins escollits entre les persones més notables de Barcelona. Aquells heroics almiralls de la marina catalana que tant alt posaren el nom de la nostra terra, vencent als enemics, en batalles que han restat memorables, tenien també en gran honor contribuir a avalorar amb llur adhesió a l'acte del jurament dels nou elegits, la institució mateixa del *Consolat de Mar*, fent-se amb tant honrós padrinatge de l'alta estima i consideració que mereixia l'exercici de la marina i del comerç als nostres avantpassats.

Els dos Còsols reunien d'allí a poc, en el saló de Llotja, als mercaders matriculats i feien el discurs d'obertura en termes semblants als següents, segons consta de documents que es conserven: «Senyors: L'exercici del Consolat consisteix en dues coses: la una en administrar justícia en els fets i negocis mercantils i marítimes, i l'altre en amparar, defensar i conservar els furs, llibertats i gràcies del mateix Consolat, governant, dirigint i defenent l'exercici de la contractació. I per quant nosaltres no podem aqueixes coses fer, ni exercir, sense el consell dels



El vaixell *Cerre*,
primer vapor alemany entrat al port de Barcelona d'ençà de la guerra



El nou vapor anglès *Cervantes*,
de la casa Mac Andrews i C.^o

prohoms mercaders, per tant preguem a tots els aquí presents, i també als ausents, que sempre que els cridem per a assessorar-nos així en els fets judicials com extrajudicials, vulguin concórrer i intervenir, com s'ha fet fins avui, a fi de que en el temps del nostre govern, i en tots, pugui la justícia ésser ben administrada en el Consolat; mitjançant llur consell, les gràcies, llibertats i furs del mateix ben defensats, i l'exercici de la contractació ben regit.»

En nom dels prohoms, un d'ells responia: «Ens oferim a estar a punt, sempre i quan ens crideu per a intervenir en les Juntes que es convoquin, ja sigui per afers judicials o extrajudicials.»

Als Cònsols se'ls hi donava tractament de *Mag-nífics* i concorrien precedits de macers a les solemnitats de tota mena de la ciutat i figuraven en totes les cerimònies al costat dels consellers. Fruïen demés, com a retribució d'una part del dret d'*imperiage*, subsidi que venien obligades a pagar les naus que anclaven a la platja i les mercaderies que entraven o sortien de la ciutat, ingressos que servien per a les despeses que ocasionava el funcionament del tribunal del Consolat.

Demés dels Cònsols integraven el referit tribunal dos lletrats assessors i dos *Defenedors* que eren els campions o defenedors de les prerrogatives d'aquella magistratura i recaudaven les rendes de Llotja. Tots aquests oficis fruïen d'immunitat per privilegi del Rei En Ferran d'Aragó (any 1510).

Des de la primera s'adjuntà també al tribunal Consolar un jutge d'apel·lacions elegit en forma semblant als altres dos, que dictaminaven en última instància en tots els negocis marítims i comercials, les seves sentències eren executives i declarava En Pere IV que *devien ésser tingudes com del propi Rei o l'Hereu de la Corona*, encarint amb aquestes paraules l'autoritat de que estava revestit.

El procediment del qual es servia el tribunal del Consolat era breu i oral i els seus judicis els fonamentava en el *Llibre del Consolat de Mar*, recull dels usos i costums dels ports mediterranis i primer Codi del Dret marítim, que honra als catalanas qui foren els que el compilaren.

Llur jurisdicció s'exercia sobre totes les causes comercials, fossin les que fossin les persones que en elles intervinguessin i tenien els Cònsols autoritat per a fixar els preus dels nòlits i una vegada a

l'any i abans de fer els viatges examinaven les naus i l'estat dels aparells de les mateixes per a prevenir qualsevol accident.

El Tribunal del Consolat seguí el mateix procés que totes les nostres institucions. A mida que la influència castellana anà dominant fou el seu esperit desnaturalitzat i la seva existència esdevingué precària. En Carles IV volgué en 1797 reorganitzar-lo denominant-lo tribunal de comerç. Al promulgar-se el Codi de Comerç de 1829 seguí la fortuna dels tribunals semblants que aquest regulava, desintegrant-se les atribucions que amb ells no s'avenien en diverses juntes d'existència més o menys pròspera. A l'implantar-se el Codi de Comerç vigent ja no restà res de l'esperit de l'antiga institució catalana, sinó el buit que ha causat la seva desaparició que es fa sentir cada dia més i cristal·litzarà un dia o altre en una ressurrecció modernitzada del Tribunal del Consolat de Mar que tanta glòria valgué a Catalunya.

EUGENI GIRALT D'ARQUER

EL SALVAMENT DEL «LUSITANIA»

La possibilitat de salvar el *Lusitania* ha estat motiu de noves discussions i si el parer dels tècnics als quals s'ha consultat és favorable a la provatura, s'empendran seriosos treballs de salvament segons afirma un redactor del *Pall Mall Gazette*.

El *Lusitania* fou enfonsat a un indret de considerable profunditat de la costa del Trish i ja fa quatre anys que és al fons de l'aigua. Les seves enormes dimensions dificulten extraordinàriament l'operació de salvament, no obstant hom creu que podrà ser hissat i traslladat a un indret de poca profunditat utilitzant pontons flexibles, els quals un cop estiguin inflats tindran una força d'ascensió cent vegades superior al pes del transatlàntic enfonsat.

L'opinió dels tècnics sembla que s'inclina a intentar la provatura en el ben entès que les despeses que ocasioni el salvament siguin compensades per l'import del gran vaixell quan estigui en condicions de prestar servei.

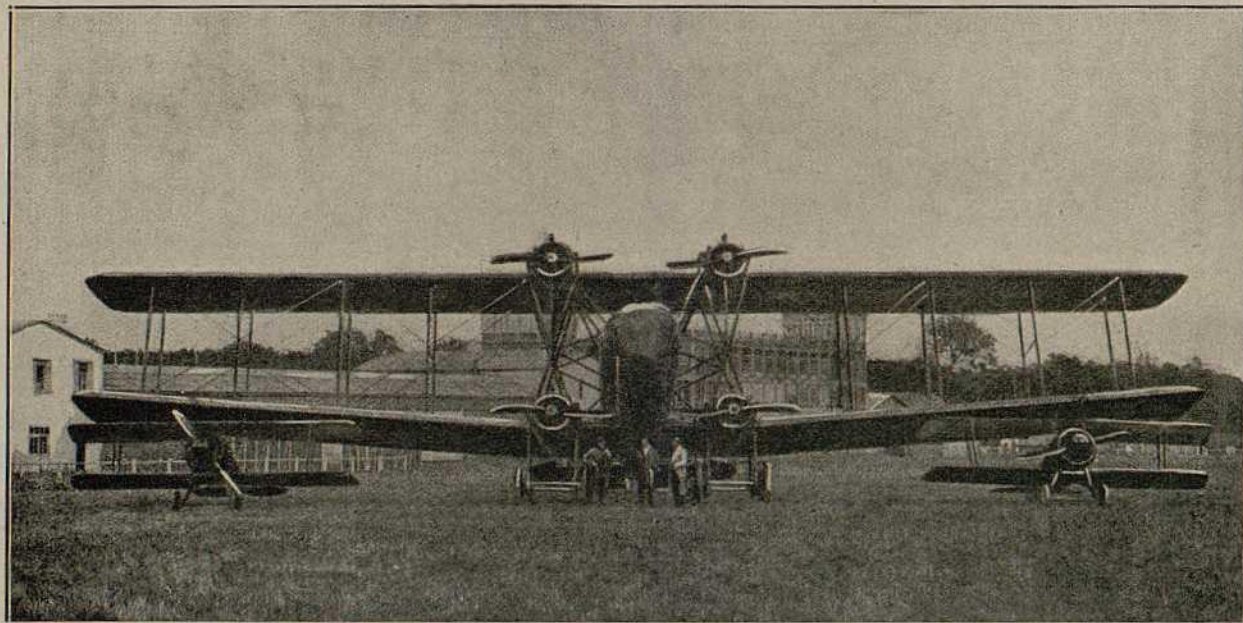
LA NAVEGACIÓ AÈRIA

EL RAID D'ANGLATERRA A AUSTRÀLIA

Fins ara la més notable provatura en el camp de la navegació aèria ha estat la travessia de l'Atlàntic. Avui l'atenció del món, i particularment la dels centres comercials, és concentrada en el vol d'Anglaterra a Austràlia.

Singapore; després seguiran la ruta al llarg de l'est de les illes holandeses de l'Índia fins a Timor i, finalment, a Port Darwin, que és un dels ports situats més al nord d'Austràlia.

La distància total és d'unes 12,000 milles. Se-



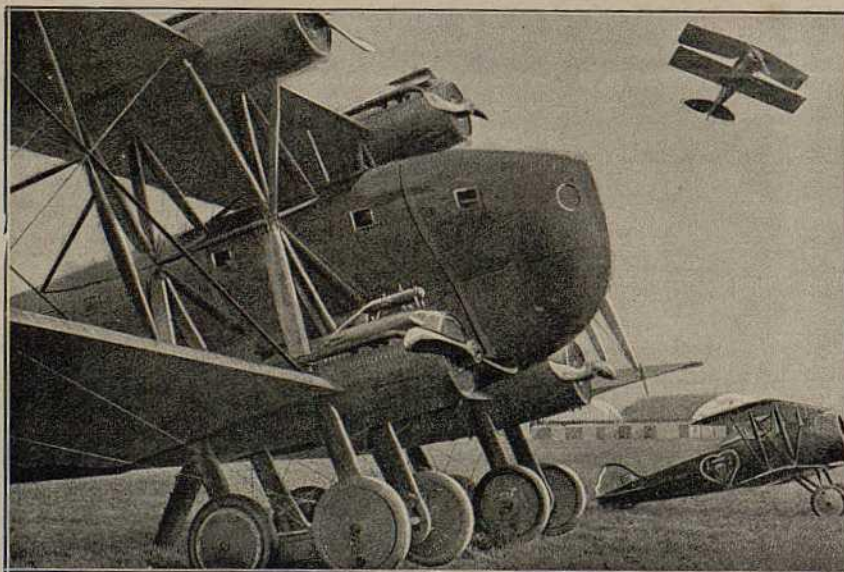
L'aerobus de 1.000 cavalls :: A esquerra i dreta es veuen els avions de caça de Fonck i Nurigesser

El Govern d'Austràlia ha ofert un premi de 10.000 L. al guanyador, i fins l'hora present són cinc els competidors inscrits. La ruta assenyalada és la següent: França, Itàlia, Grècia, pas del Mediterrani i Egipte; travessia de la Mesopotàmia, Golf Pèrsic a Karachi; a través de la Índia a Calcuta fins a la península de Malaia, aterritzant a Rangoon i

gurament no serà possible volar més de cinc hores diàries i la velocitat mitja serà d'unes 90 milles per hora.

Si aquesta magna provatura fos un èxit, tindria una gran influència en l'increment de les relacions comercials amb els antípodes.

Els concurrents a aquesta prova, necessàriament



L'aparell Blériot, per passatgers

hauran d'atterritzar a Singapore, on seran identificats. El Govern australià ha recaptat de les autoritats de Singapore i Rangoon que disposin tota mena d'assistència als aviadors. Alguns dels inscrits treuran les rodes dels aparells i les substituiran per flotadors després de sortir de Calcuta, per tal com a les petites illes situades entre l'Indostan i el punt d'arribada, Port Darwin, no hi ha llocs gaire favorables a l'atterritatge.

Pel que toca a la seguretat dels tripulants, s'han pres especials disposicions, sobre tot en previsió d'una caiguda al mar. En primer terme les màquines s'han fet insubmergibles i pel que toca als dipòsits de petroli estan disposats de manera que en un minut i mig poden ser buidats 3,700 litres. En el cas d'una caiguda a l'aigua, doncs, els dipòsits buits tindrien la força suficient per a mantenir damunt de l'aigua tot l'aparell. La qüestió del proveïment dels aviadors durant la travessia ha estat resolta, embarcant per a cada tripulant una considerable quantitat de sandwitschs i un galó de cafè i altra mesura igual d'aigua. Cada aeronauta portarà de més a més de les provisions ordinàries, racions per a una setmana, pel cas que es vegessin obligats aterritzar a algun indret inhabitat. Altrament cadascú portarà una bona provisió de pastilles àcides i de goma masticable per a contrarestar els efectes de la sequetat de la boca, que molt sovint molesta vivament als aviadors.

També s'instalarà a cada aparell un canó per a la defensa en cas de necessitat. Tots els aparells portaran telegrafia sense fils.

Els aviadors francesos Poulet i Benoist, sense comptar amb l'apoi oficial i sense l'estímul d'un premi, també han emprès un viatge a Austràlia, seguint aquesta ruta: Sortida d'Issy-les-Molineaux, Ginebra, Roma, Constantinoble, Bagdad, Bombay, Calcuta, Saigon, Singapore, Indies holandeses, Brisbane, Sidney i Melbourne. El total del trajecte és de 21,000 quilòmetres, travessant vint països diferents i tocant tres continents.

Els ardots aviadors francesos dediquen aquest viatge a la memòria del famós aviador Vedrines, que en vida havia posat gran atenció a la realització d'aquest projecte.

VENDES DE VAIXELLS

El vapor *Lambaness*, abans *Sheila*, de 454 tones de pes brut i 600 tones de pes mort aproximadament, construït en 1906, ha estat venut a una Companyia de Cardiff per 29,500 L.

El vapor *Bechuana*, abans *Strathtay*, de 4148 tones de pes brut i unes 6,600 de pes mort, construït en 1894, es diu qu'ha estat venut a una casa espanyola per unes 182,000 L.

El *Flixton*, vapor de 4,286 tones de pes mort i 2,705 de pes net, construït a l'any 1912, ha estat venut per unes 185,000 L. D'aquest mateix vapor pel mes de març passat se'n varen pagar 130,000 L.

El vapor holandès *Aldegonde*, de 727 tones de pes brut amb una capacitat de pes mort de 1,000 tones, construït en 1917, ha estat venut a una casa de Cardiff per 55,000 L.

El vapor spar deck *Indiana*, de 3,869 tones de pes brut i 6,450 de pes mort aproximadament, construït

en 1902, ha estat comprat per una casa grega per 194,500 L.

La flota de la «Laird Line, Ltd. Glasgow», ha estat venuda a una Companyia anglesa per 1.000,000 de L.

Les unitats d'aquesta flota són les següents:

	Pes brut	Data de construcció
<i>Brier</i>	684	1882
<i>Broon</i>	576	1904
<i>Hazel</i> (doble hèlix)... ..	1,241	1907
<i>Lily</i>	635	1896
<i>Maple</i>	1,304	1914
<i>Olive</i>	1,047	1893
<i>Rose</i>	1,098	1902
<i>Rowan</i>	1,493	1909
<i>Thistle</i>	922	1884

El vapor spar deck *Jerimo Maru*, abans *Resolve*, de 3218 tones de pes brut i unes 4,600 de pes mort, construït en 1893, ha estat venut per unes 123,750 L.

El vapor single deck *Magna*, abans *Udsire*, de 953 tones brutes i 540 tones de pes net, construït en 1883, ha estat venut per unes 45,000 L.

El vapor *Hebbura* single deck, construït en 1915, de 3,900 tones brutes i 2,413 tones de pes net, ha estat cedit per uns 180,000 L.

El vapor shelter deck *Fagota*, de 411 tones brutes i 238 nets, construït en 1910, ha estat venut per unes 26,000 L.

El vapor single deck *Elledewod*, de 3,100 tones de pes brut i 1,911 de pes net, construït en 1915, ha estat venut per unes 165,000 L.

POULAIN PROVA I A SEVA AVIETTE AL BOSC DE POULOGNE

Poulain, el campió ciclista francès, intenta guanyar el premi de 10,000 francs, Peugeot, fet el salt de deu metres en son bicicle aeroplà. Poulain, no ha reeixit en la provatura, però en canvi ha estat amonestat per l'autoritat municipal per haver fet l'assaig en un parc públic sense el permís corresponent.



El campió ciclista Poullan fent una nova temptativa de l'aviette

POSICIÓ DELS MERCATS CARBONERS

Anglaterra.

La importantíssima branca comercial dels carbons anglesos, segueix més que mai castigada pels vents de fronda que produeix el plantejament del problema vital de la Reconstrucció Industrial, de la Reedificació de la Indústria, immens monument encara en runes pels grans temporals de la gran guerra.

Amb motiu de l'Exposició Marítima que l'Olimpia conté en sa grandiosa superfície, Lord Weir, el conegut enginyer, al declarar-la oberta, va dir les següents paraules que no es varen oblidar pels que en comprengueren la importància:

«Patrons, Trade Unions i Govern són les tres pedres fonamentals del futur edifici de la vida social anglesa. Aquestes pedres estan avui desequilibrades. D'aquí ve el perill. Nivellem-les primerament i podrem començar després l'edificació.»

La qüestió dels carbons ofereix la mateixa característica: capital hàbil, obrer interessat i Govern capaç d'entendre el problema del primer amb el segon. Propietaris i empreses mineres, mines i Govern, són tres forces mal avingudes per produir energia nacional.

Els miners del Nord, escocesos i galesos, abans desunits, marxen avui de comú acord. Propietaris galesos i escocesos que abans feien el comerç mancomunat, es creen avui mútues diferències, i d'aquí ve que el Govern no podent armonitzar-los s'hagi declarat francament laborista i partidari de nacionalitzar les mines per veure de crear el potent bloc patronal. Lloyd George és mestre en social saber.

El leader governamental Lloyd George parla a sa guisa i pren mides sàvies per a defensar la situació «anglesa» i els punts de mira del liberalisme post-guerra. La Federació Minera patronal, representada per homes eminents, lluita contra el Govern i els obrers. El diputat Henderson, laborista avançadíssim, parlava últimament i considerava impossible la solució del malentès general, advocant per un canvi de direcció de la cosa pública que fatalment conduiria al dictat obrer. No som nosaltres els que pretenem resoldre ni plantejar problemes tan emboirats, no sols per Anglaterra, sinó pels mons vell i nou.

La manca de producció del carbó, ha portat la conseqüència de que es busqui com substituir-la pel material o pel camp de producció. La baixa en la producció de 21 milions de tones per Anglaterra es tracta de contrarrestar investigant mines a l'Argentina, Brasil, Xile, Àsia Menor, Alta Itàlia, Sud-Africa, Xina i d'altres.

El còmput de substitució, no fet encara, no ens pot donar una clara idea de la producció, però sí la organització i concentració del mercat de carbó que privilegiava Anglaterra.

Les llicències d'exportació seran denegades d'ara endavant fins als propis aliats i aquella famosa llibertat de la post-guerra, haurà caducat definitivament.

Són diverses les causes de la situació actual i és sense dubte una d'elles la intelligència obrera dels *key-workers* (obriers de les indústries capitals),

originada pel patriotisme desencadenat durant la gran guerra. La qüestió minera, i en especial la dels carbons, és avui estudiadíssima i el més petit detall estadístic és treballat per tots els procediments de direcció e inducció. Les estadístiques de 1918 publicades pel Cap Inspector de Mines, mostren que hi han 1.008,867 miners per 2,801 mines. La producció va ésser de 227 milions de tones, comparades amb 248 milions de 1917. El miner ha donat un rendiment de 290 tones. Comparant la xifra amb 321 tones anteriorment, la disminució de miners fou de 13,000.

El conflicte social és l'escassetat en perspectiva per la nació anglesa. Carbó per trens, trens pels carbons, carbó pels vaixells i vaixells pel transport del carbó, carbó pel treball i treball pel carbó.

Les intelligències de comú acord són les úniques cridades a fer via en aquesta qüestió. Així com la guerra anglo-germana ha demostrat que la diplomàcia és inútil, igualment avui entre capital i treball els *lock-outs* i les vagues d'ofici o indústria han fet bancarrota.

En resum: la exportació es veu tancada en absolut, el mateix mercat nacional anglès es veu compromès i els «prospects» per ara nuls.

La solució del problema de la producció i dels transports, no estriva en el programa lloyd georgià, conegut avui en línies generals sobre el problema de mines i miners i que ha tingut la virtut de crear-se les enemistats de patrons i obrers, sinó en les qüestions dels canvis del deute colossal del país, de les despeses estatals incommensurables i d'altres molts factors.

Nord-Amèrica.

Els nòlits impossibilitzen tot negoci europeu-americà. Durant algun temps ha estat cregut que el Govern anglès es decidia a comprar milers de tones de carbó americà per proveir els ports. Un telegrama de Washington féu deduccions de les últimes estadístiques del «Board America de Comerç», demostrant que Amèrica necessita exportar a «tot preu» els 81 milions de tones que es troben als ports atlàntics disposats per Europa pel vinent hivern.

Analitzant la situació es veu — diuen els americans — que les nacions europees usen el seu propi tonellatge per portar carregaments ben pagats, deixant als americans el treball de fletar vaixells carboners mal pagats als ports europeus, per evitar-los la fam de carbó.

Però els nòlits són insoportables i d'aquí la lluita entre els propietaris miners i els governamentals, entre els navillers i el «Shippins Controller».

La Cambra Industrial de Dublín té calculat que els nòlits americans pugen cinc vegades el preu de la tona de carbó, que és de 30 pessetes.

Una dificultat considerable acaba de sorgir relativa a la possibilitat de l'exportació americana a Europa. A l'alça en que es troben els nòlits s'hi afegirà l'alça de preu dels carbons, puix els minaires acaben de demanar un augment de jornal del 60 per 100, la jornada de sis hores (la setmana de cinc dies). Si abans de primer de novembre no s'ha

donat satisfacció a les demandes presentades, els obrers es declararan en vaga.

Japó.

El camp comercial dels carbons japonesos s'exten més cada dia. De temps enrera se sabia per càlculs que la riquesa carbonera del Japó era poderosa i els anglesos i americans havien interessat capitals en la seva explotació.

Avui l'augment de producció és francament im-

portant, però, com tots els països productors, es troba amb les dagues grosses dificultats: l'escassetat de treball i el cost de transport.

Les fàbriques japoneses utilitzen a l'any més de 11 milions de tones i es troben avui amb que paguen la tona a 50 s. quan la pagaven a 15 s. A més no els arriba amb normalitat. Els naviliers japonesos tenen algunes aventatges, que el propi Govern els permet, per obtenir carbons de navegació.

L'EXPOSICIÓ NAVAL DE LONDRES

Continuant el nostre article, publicat per CATALUNYA MARÍTIMA en el número 25, relatiu a l'Exposició Naval que actualment es celebra a Londres, avui explicarem un parell de màquines de les que són considerades als vaixells com secundàries, però que llur importància és capdal, i que són exposades al dit certamen.

La «Variable Speed Gear» Ltd. de Broadway Court, Westminster, S. W. L. és la firma que les exposa.

La característica de la casa constructora dita, com el seu nom ja indica, és la construcció de mecanismes, velocitat variable, aplicables a la major part d'aparells que un vaixell necessita, tals com maquinets, servo-motors, cabrestants, etc., etc.

Aquests dispositius permeten a l'aparell l'assolir desde una velocitat pràcticament nulla, a la màxima calculada per l'aparell, totes les intermitges, passant de l'una a l'altra per augments, o disminucions, infinitesimals, ço és, amb una lentitud tan gran com és desitgi i sense el més petit sotrac. De moment construeix i exposa dispositius per a forces desde un cavall fins a 100, en set tamanyos diferents.

Les màquines aquestes, de les quals se'n troben en ús actualment, assoleixen el fi pel qual foren concebudes de la manera següent: Un motor, font de l'energia a transmetre, generalment un motor elèctric, acciona una bomba proveïda d'un dispositiu que permet automàticament que la quantitat de líquid impelida per ella variï des d'una molt petita quantitat fins la que correspon al seu màxim rendiment, i, per fi, d'un motor hidràulic que és el que acciona el cabrestant, servo, o altres màquines.

El motor elèctric es mou sempre a velocitat constant i en una mateixa direcció; l'entrada de líquid — oli quasi sempre — a la bomba reguladora, és variable, i segons la quantitat del mateix n'envia més o menys al motor hidràulic, i com que aquest té una carrera d'èmbol perfectament determinada, es desprèn que segons el líquid que se li envii, la seva velocitat serà més o menys gran i podrà variar de manera tan petita com es desitgi.

A més, el mecanisme que governa el dispositiu està arreglat de tal manera que variant la posició relativa dels pistons es pot variar el sentit de rotació del motor hidràulic, i, per tant, de l'aparell que aquest mou.

La casa esmentada exhibeix un cabrestant i un servo-motor accionats de la manera descrita. Tant l'un com l'altre són exposats funcionant tal com treballen a bord.

El servo-motor d'aquest sistema ha estat darrement adoptat per la Companyia Cunard i per molts altres vaixells. Encara que el servo-motor es basa en el sistema descrit, que és general, en donarem alguna explicació.

Consisteix en una bomba de rendiment variable, tal com ja ha estat explicat anteriorment, en la qual, l'impuls d'un motor elèctric que gira sempre a la mateixa direcció i amb constant velocitat, tramet el líquid empleat, oli en aquest cas, per l'intermedi d'uns records i dispositius automàtics, als pistons que componen el servo-motor que mou el timó.

Naturalment, segons en el sentit que es moguin els pistons es mourà el timó i de la mateixa manera que es pot canviar la direcció del motor hidràulic descrit anteriorment, es pot fer-ho amb el servo-motor, canviant sols la direcció d'entrada del líquid als pistons del mateix.

Aquests servo-motors tenen una disposició automàtica molt interessant, que ella sola els hi dona gros avantatge sobre els seus similars, ja siguin a vapor, elèctrics i fins hidràulics antics. Aquesta disposició automàtica fa que en cas de que per grossa mar o altra causa qualsevol el timó rep una forta impulsió, el servo serveix d'amortiguador, passant l'oli d'un cilindre a l'altre, encara que després, ràpida i automàticament torna a sa posició primitiva.

El servo-motor es governa hidràulicament des de el pont de comandament, i en cas de convenir es pot governar (tal com es fa ara amb els altres sistemes) des de popa mateix, ja sigui utilitzant el servo-motor hidràulic, o suprimint el mateix, governant directament a mà.

Una de les qualitats més apreciades d'aquests dispositius és que són absolutament silenciosos. Qui hagi tingut necessitat de navegar amb un vapor, fins dels més moderns, i la seva cambra hagi estat situada prop del lloc en el qual es troba el servo-motor, i molt especialment si era de vapor o elèctric, saprà la molèstia que ocasiona impedit dormir durant moltes nits seguides amb el seu continuat i irregular soroll. Això sol ja és raó per adoptar-lo tot seguit, especialment als vaixells destinats al transport de passatgers.

El dispositiu, demés de silencios, és segur i econòmic tal com ho pugui ésser qualsevol altre: la millor demostració d'això és que ha estat adoptat per la Companyia Cunard, una de les més poderoses del món.

Altres avantatges molt apreciables és la supressió

dels sotracos en el treball. Amb màquines, com maquetes, cabrestants i servos mogudes a vapor, resulta moltes vegades que per poder desenrotllar una força determinada és necessari obrir més vapor que el que realment manca per a poder arrancar, i una vegada això s'ha aconseguit, s'ha de tancar immediatament l'entrada de vapor de la qual cosa en resulta una forta sotragada que sempre és en detriment de la màquina i del bon servei que la mateixa assoleixi.

Amb els «variable speed gear» queden absolutament eliminades aquestes sotragades i per tant notablement allargada la vida de les màquines. Molt

seria de desitjar que els nostres naviliers adoptessin aquest sistema, al menys de moment pels servo-motors dels vaixells de passatge. No dubtin que la reforma seria rebuda amb molta satisfacció pels passatgers, víctimes avui molts d'ells dels sorolls inevitables dels actuals servo-motors a vapor.

Sentint-ho molt, no podem donar més detalls tècnics del «dispositiu a velocitat variable». Les revistes angleses, de les quals treiem els detalls apuntats, no són més explícites.

Continuarem pròximament amb noves descripcions.

JAUME FONT MAS

REVISTA DE NOLITS

SITUACIÓ DE MERCATS I ULTIMES COTITZACIONS

Carbó

Anglaterra:

Van desapareixent els efectes pertorbadors de la ferroviària i es camina ràpidament vers el nivell d'activitat dels darrers temps.

El tonellatge ja disponible i el ofert, resulta generalment escàs a les necessitats, creixents altra volta, de l'exportació, que, naturalment, desaparegudes les circumstàncies que l'estroncaren, va augmentant en lo possible, ja que encara les restriccions governatives així com aglomeracions i altres causes li dificulten el lliure desenrotllament.

S'espera, no obstant, i pel plaç pròxim, noves i majors aportacions de tonellatge, que milloraran el mercat.

Els nòlits es mantenen fermes, amb augments en algun d'ells.

Per a Barcelona es cotitza entre 67 s. 6 d. i 70 s. Les últimes cotitzacions conegudes són:

Cardiff-Barcelona, vapor de 1,700 tones a 70 s.

Cardiff-Barcelona, vapors de 3,300 i 3,500 tones a 67 s.

Cardiff-València, vapor de 1,500 tones a 67 s. 6 d.

Cardiff-Alacant, vapor de 1,700 tones a 70 s.

Cardiff-Màlaga, vapor de 2,000 tones a 65 s.

Cardiff-Bilbao, vapor de 650 tones a 57 s. 6 d.

Port Talbot-Màlaga, vapor de 2,600 tones a 75 s.

Newport-Aguilas, vapor de 1,600 tones a 65 s.

Newport-Huelva, vapor de 4,000 tones a 55 s.

Swansea-València, vapor de 1,200 tones a 67 s. 6 d.

Lyne-València, vapor de 700 tones a 60 s.

Cardiff-Las Palmas, a 42 s. 6 d. i a 47 s. 6 d.

Newport-Marsella, vapor de 800 tones a 62 s. 6 d.

Glasgow-Marsella, vapor de 6,000 tones a 57 s. 6 d.

Nord-Amèrica:

Les últimes notícies que posseïm del mercat nord-americà acusen un augment d'importància en l'exportació de carbó.

El tonellatge molt abundant a conseqüència encara de la desviació que produí la vaga ferroviària d'Anglaterra.

L'estoc de combustible disponible per a l'exportació es veié augmentat a mitjans del corrent mes per la suspensió d'aprovisionament de les fundicions de acer, a causa de la vaga que sofriren.

Altres motius de l'abundància de tonellatge és per

les majors demandes dels embarcadors estimulats per l'anunci de vaga per a 1.^a de novembre amb que han amenaçat els miners i per qual motiu ha estat absorbit tot el surplus de les existències per a embarc.

El transport de bocamina a port, es fa amb la mateixa dificultat que en les darreres setmanes, a causa de la manca de mitjans de transport.

El major contingut d'exportació és per a Baltimore i Filadèlfia. La producció de New River i Pocahontas continua reduïda. Els preus de carbó en general, han experimentat augment.

De tenir lloc la vaga anunciada, implicarà un retraïment natural de capacitat de transport, del que se'n beneficiarà el mercat britànic millorant-lo.

Els nòlits es mantenen fermes per tot arreu.

Últimes cotitzacions:

Virgínia-Anvers o Rotterdam, a 22,50 dòlars.

Virgínia-Lisboa, a 22,50 dòlars.

Virgínia-Gènova, veler, de 3,000 tones registre, 23,50 dòlars.

Filadèlfia-Baltimore-Virgínia-Marsella, 27 dòlars.

Filadèlfia-Baltimore-Virgínia-Las Palmas, 100 s.

Filadèlfia-Baltimore-Virgínia-Gènova, 5,700 t. a 27 dòlars.

Filadèlfia-Baltimore-Virgínia-Rotterdam o Anvers, vapor de 10,000 tones 23,50 dòlars, 3 viatges.

Cereals

Argentina:

Les collites de tota mena de cereals es presenten esplèndides fins al present.

El mercat que ja es veié afavorit per una major oferta de tonellatge en virtut de la vaga anglesa, en veuria segurament augmentada l'afluència per efecte de l'anunciada per a pròximament als Estats Units.

Els nòlits, sostinguts.

Per a Espanya, cap cotització coneguda

Per a Anvers, blat embarc immediat, 160 s. i a 162 s. 6 d. desembre.

Per Burdeos-Anvers range a 162 s. 6 d.

Per Continent, vapor de 8,000 tones a 155 blat; civada a 165 s. embarc desembre-gener.

Bahía Blanca-Dunkerq, a 180 s. civada.

Per a Anglaterra el nòlit de taxa continua a 62 s. 6 d.

Cotó

Poques variacions en aquest mercat. Les cotitzacions per l'estil, sense oscil·lacions notables.

El major nombre d'operacions correspon a Bilbao, que ha estat molt actiu.

Cotitzacions:

València-Tyne, a 22 s.

Sagunto-Middlesbrough 24 s.

Almeria-Barrow, 22 s.

Huelva-Estats Units 14 s. Tinto terms.

Bilbao-Jarrow 24 s. 3 d.; Cardiff, 20 s.; Newport, 20 s.

Fruita

Molta demanda de tonellatge als ports fruiters del Mediterrani espanyol.

Els noliejaments s'efectuen entre 145 s. i 160 s. els 100 peus cúbics, segons la capacitat del vapor, els ports de càrrega i els de descàrrega.

Mediterrani espanyol (3 ports). — Regne Unit, vapor de 140,000 peus a 140 s.

Mediterrani espanyol (3 ports), 208,000 peus a 130 s. un port descàrrega i 140 s. dos ports.—Regne Unit.

Mediterrani espanyol (3 ports) 130,000 peus, per a Canal Bristol 147 s. 6 d.; Liverpool o Manchester, 150 s.; Glasgow, 152 s. 6 d.

Mediterrani espanyol. — Costa Est Anglaterra 150 s. i 160 s.

Mediterrani espanyol.—Copenhague, 100,000 peus a 180 s.

Per viatge

Extrem Orient:

Segueix la calma relativa en aquest mercat.

Quasi totes les operacions estan circumscrites a Java.

Els embarcadors tenen necessitat de tonellatge i no reparen en els nòlits.

Per a Anvers, carregament de sucre, a 275 s.

Per a Rotterdam, copra a 450 s.

Pes mort, Java-Holanda (4 ports embarc) 285 s.

Pes mort, Java-Burdeus-Hamburg, 295 s.

Time Charter

Ferms els nòlits a Time Charter, amb bastant nombre d'operacions.

Tràfec transatlàntic, vapor japonès a 95'50 dòlars viatge.

Tràfec transatlàntic, vapor americà a 10'50 dòlars.

Tràfec europeu, 52 s. 6 d. vapor de 1,800 tones.

Tràfec europeu, 55 s., vapor neutral de 1,350 tones, 12 mesos.

Tràfec americà, vapor 5,077 tones registre net, a 9'50 dòlars, 12 mesos.

Tràfec en general, vapor 7,250 tones a 25 s. per 2 anys.

L'ASSOCIACIÓ I I NAVIERS DEL MEDITERRANI

El dimecres, dia 22, es va celebrar Junta general extraordinària de segona convocatòria, a l'Associació de Naviliers del Mediterrani, elegint-se la següent Junta directiva.

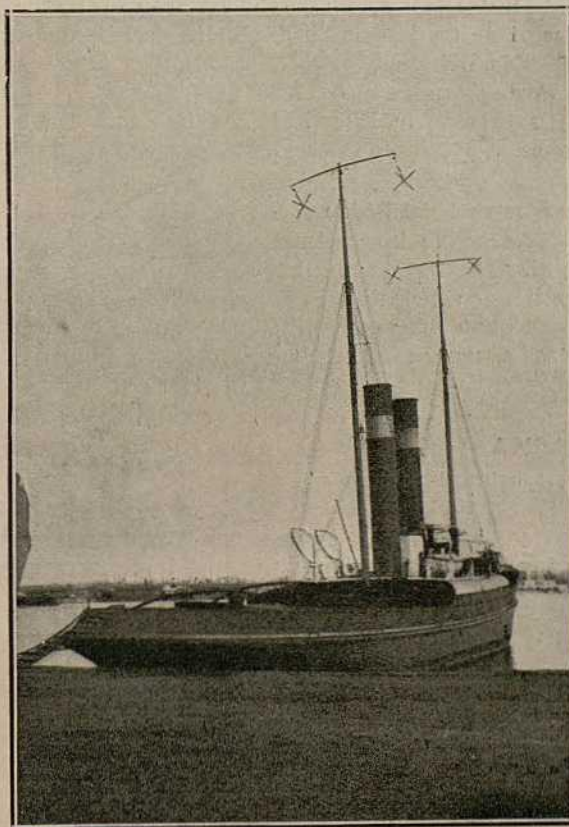
President, D. Pere Garcias; vice-president, don Lluís Gironella; vocals, D. Angel Bono, D. Vicens Ferrer Peset, D. Antoni Tayà, D. E. Vila Marieges, D. Francesc Freigero; secretari general, D. Alexandre Linati; caixer comptador, D. Joaquim Maria Tintoré.

L'anterior Consell estava format com segueix:

President, D. Josep Joan Dómine; vice-president, D. Pere Garcias; vocals, D. Josep Maria de Ibarra, D. Domènec Mumbrú, D. Manuel de la Oliva, don Vicens Ferrer Pesset, D. Francesc Freigero (Lletrat assessor i representant de l'Associació a Madrid); secretari general, D. Joaquim Maria Tintoré, caixer comptador, D. Pere Garcias.

Han deixat de formar part del Consell, els senyors Dómine, Ibarra, Mumbrú i Oliva.

El senyor Ibarra no hi figura per haver-se donat de baixa de l'Associació, i el senyor Oliva per haver-se venut el tonellatge la «Sevillana de Navegació». El senyor Mumbrú, encara que formés part del Consell, estava representat pel seu apoderat senyor Bono, però havent-se constituït ara en Societat Anònima, el senyor Bono ha passat a ésser gerent i ocupa el càrrec de la casa Mumbrú sense delegació.



El remolcador holandès *Pwarte-zée*, de tipu molt modern, fondejat al port

Maquineta Cabristan "BOLINDER'S"

Capaç per aixecar 1,500 quilos a una velocitat de 18 a 20 metres per minut

Completament nova i entrega immediata
Per a mes detalls, a aquesta Administració

MISCEL·LANIA

FRANÇA

L'atribució dels paquebots alemanys

La Cambra de Comerç de Burdeus, en una de les darreres sessions celebrades, acordà:

Que els interessos francesos, pel que fan referència al repartiment dels paquebots alemanys, siguin defensats amb tota l'energia davant el Consell suprem de l'Entente.

Que, sense presutjar la sort d'altres unitats, els nous paquebots que són actualment en drassanes alemanyes, el *Columbus*, el *Johann-Heinrich-Burchard* i el *William-Oswald*, siguin reservats a França en substitució dels *Provence*, *Gallia* i *Burdigala*.

Que, tot esperant, i a títol provisional, tres paquebots transatlàntics respecte els quals ha portat la darrera decisió del Comitè interaliat dels transports, siguin remesos en gerència a l'armament francès i especialment, si és possible, el *Kaiserin-Augusta-Victoria*, en substitució temporal del *Provence* i el *Cap-Finisterre*, en substitució del *Gallia* i del *Burdigala*.

L'associació dels grans ports francesos ha fet seu l'acord de la Cambra de Comerç de Burdeus i l'ha tramessa al ministre de Treballs públics, qui l'ha acollida molt favorablement.

L'organització de la pesca marítima

La comissió de la Marina mercant de la Cambra, ha aprovat el projecte del Govern, relatiu a l'obriments d'un crèdit de 200 milions, pel desenrotllament de la flota de pesca i l'organització de la pesca marítima.

Aquest crèdit serà repartit com segueix: flota de pesca i de transports de productes de la pesca, fins a 50.000.000 francs.

Ports de pesca fins a 115.000.000 francs.

Despatxos frigorífics i altres útils fins a 35.000.000 francs.

La navegació del Ròdan

En nom de la comissió de l'energia hidràulica, M. Lleó Perrier, ha presentat a la Cambra un raport que té per conclusió adoptar el projecte de posar en condicions de navegació al riu Ròdan, de la frontera suïssa al mar, en el triple punt de mira de les forces motrius, de la navegació i de les irrigacions.

BÈLGICA

Les construccions navals

En ocasió del llançament del vapor petrolier *Saint Patrice*, construït a Anvers per l'«Antwerp Engineering Company», constituï una important manifestació franco-belga. Assistiren a l'acte totes les autoritats, i l'ambaixador francès posà de relleu l'importància que adquiria Anvers amb motiu de la via navegable projectada des del Mediterrani fins al mar del Nord, passant pel Rin.

El vapor *Saint-Patrice*, ha estat adquirit per la Societat Naval de l'Oest. Té 2,856 tones de pes mort. Aquesta Companyia té actualment 23 vapors en construcció, tots més grossos que *Saint Patrice*. Des del mes de gener pensa establir el seu despatx propi a Anvers, i es dedicarà als serveis des d'aquest port a l'Amèrica del Sud, el Mar Negre i el Marroc.

VÀRIA

Errades

La premsa amb que fou confeccionat el darrer número justifica algunes errades aparegudes. Ens cal rectificar la que surt a la plana 493 en el gravat que diu «Vista d'un pont de navegació», quan hauria de dir «Vista del pont de navegació».

També hem de rectificar l'error sofert al dir el tonellatge de càrrega del vapor *Torreblanca* recentment venut. En comptes de 1,800 tones és de 604, fent-nos equivocar el salt d'una ratlla del llibre del qual vàrem treure les característiques.

El segur a les tripulacions

La *Gaceta* ha publicat el decret establint el segur obligatori de les tripulacions de vaixells contra els accidents del mar, venint obligades a complir-lo totes les empreses navilieres.

Tots els individus que formin la dotació dels vaixells tindran dret a les següents indemnitzacions:

En cas de mort, dos anys de sou i el mateix en el cas d'incapacitat absoluta.

En cas d'incapacitat temporal rebrà la meitat del sou fins que estigui en condicions de poder treballar novament.

Si la incapacitat fos parcial, però permanent per a la professió, la indemnització serà del 50 per 100 dels tipus anteriors.

Les indemnitzacions es faran efectives abans del quinze dies d'haver-se provat el fet.

Quan les tripulacions s'hagin contractat a un tant alçat, la indemnització serà un promig del que s'hagi estipulat.

Aquestes indemnitzacions no exclueixen les que hi han estatudes per ferida o mort en defensa del vaixell.

El segur es podrà contractar amb el Comitè oficial de segurs, amb les Companyies autoritzades legalment o encarregant-se'n la mateixa Companyia naviliera.

Queden exempts de les obligacions d'aquesta disposició els propietaris de vaixells que tinguin convinguda amb els tripulants la participació en el rendiment del vaixell.

Les Companyies que no compleixin aquest decret, en cas de sinistre seran penyorades amb el doble de la indemnització. La mateixa multa s'imposarà als armadors que assegurin als tripulants indemnitzacions inferiors a les establertes.

Es concedeix un plaç de 30 dies per a que els naviliers facin el segur de llurs tripulacions.

Les construccions navals

Ha estat llançat a Vigo el vapor amb casc de fusta, *Marcela*, destinat a l'armador snyor Prieto Lavin.

Nova Companyia

Se estan enllestin les gestions per a constituir a Madrid una empresa naviliera, la qual serà formada per capitals bilbaïns i valencians.

La nova Companyia es dirà «Companyia Basco-Valenciana de Navegació».

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

Puré Permanyer

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

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

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTS INTERNACIONALS

DUANES — TRANSITS

J. PALAZON, S. en Cta.

Josep A. Clavé, 3 — Telèfon 1939 A.

Oyarvide, Cardona i Montserrat

Consignacions : Nollietaments : Duanes
Importació i Exportació

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

EFFECTES NAVALS

JUST MARLÉS

Agent de The British Antifouling Composition & Paint Co. Ltd.
(London-New York), contractors to the Admiralty
Pintures submarines i especials per a vaixells de ferro i fusta

DESPATX: AMPLE, 38, pral. - Telèfon A. 2108



BITACORAS

FANALS MARITIMS

TELEGRAFS
MÀQUINA

APARIACIONS
A BORD

E. i F. PASCUAL
MONTURIOL

RONDA SANT PAU, 39
BARCELONA

RUPERT ANGLADA

Carrer Ample, 13-Tel. A 2238-Barcelona

PRIMERA A ESPANYA EN CONSTRUCCIONS DE CABLES METAL·LICS

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

MOTORS MARINS "WOLVERINE",

AGENCIA GENERAL I TECNICA

MOTORA NAVAL IBERO AMERICANA

Consulat, 2, 2.^o

BARCELONA

Telèfon 1180 A.

AGUSTÍ BAS ROLDÓS

SEGURS I REASEGURS

ATAULF, 5 PRAL.

Telèfon 3775-A

BARCELONA

P. GALLASTEGUI, S. en C.

Ship-Chandler Furnish all kinds of provisions at the most moderate prices.

Proveïdors de tota classe de queviures per a vaixells

Carrer de la Mercè, núm. 17 - BARCELONA

MAJÓ I PIÉ

CASA PROVEIDORA DE VAIXELLS

LICORS, VINS i VINAGRES de totes classes

ESCUDELLERS, 46

MARTIN, S. en C.

AGENTS DE DUANES I CONSIGNATARIS

AMPLE, 30 i 32 — TELEFON 5292 A.

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

TALLER D'APARIACIONS NAVALS

HILARI MARIMÓN

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

Fàbrica d'articles militars

:: Especialitat en Condecoracions

Proveïdor de la Reial Casa :: Fundada l'any 1834

FILL DE B. CASTELLS

Fàbrica a Gràcia: Despatx: Escudellers, 17 - BARCELONA

Secció especial per a la confecció de distintius esmaltats per a Clubs náutics, Automòbils, Foot-ball, Excursionistes i demés Societats esportives, Centres religiosos i Orfeons

LA UNIVERSAL

AGENCIA DE DUANES I TRANSPORTS

MARIAN LLUCH

Princesa, 44.-BARCELONA

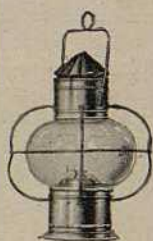
Cases a Port-Bou i en Cerbère

AGENCIA GENERAL DE DUANES

Transports terrestres i marítims : Servei combinat de domicili
a domicili : Comissions : Representacions : Consignacions
Trànsits : Paquets postals i Segurs :
ESPECIALITAT EN ELS SERVEIS D'EXPORTACIÓ

JOSEP GUILLERMO FELIU

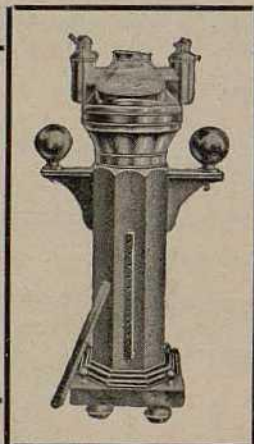
Rambla Santa Mònica, 4 : Telèfon 3694 A : Barcelona



Manufactura d'Efectes Navals
F. i E. Pascual Monturiol



Fanals, Bitacoras,
Telègrafs, Màquina,
Telemotors



Instal·lació i avariació
a bord de Tuberíes,
Bombilles, Waters,
Mangueres, etc.



Tallers: Parlament, 12 - Despatx: Ronda de Sant Pau, 39

Telèfon 5238-A

BARCELONA



TRANSPORTS INTERNACIONALS : AGENCIA DE DUANES
SERVEI ESPECIAL DE TRANSBORDS PER A FRANÇA, SUÏSSA I ITALIA

JOSEP VILA & C^A. S. EN C.

CASA PRINCIPAL: BARCELONA - CARRER AMPLE, 2

Direcció telegràfica: VILARIUS : TELÉFON 587 A.

CONSIGNATARIS DE VAIXELLS : NOLIETJAMENTS : TRANSITS