CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I — BARCELONA 20 DE NOVEMBRE DE 1919 — NÚMS. 27-28

Surt els dies 10, 20 i 30 de cada mes

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

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

EL NOU PRESSUPOST

Sense eufemismes hem de confessar que el nou pressupost que ha estat llegit al Congrés ens ha causat una gran decepció. No crèiem que el regateix arribés a ésser tan exigent que impedís la més petita senyal de protecció marítima. Avui, després de repassar el pressupost de dalt a baix, podem dir ben clar que cap de les millores indispensables per la marina mercant hi és consignada.

No sabem per a quin temps es reservarà el Govern posar en pràctica les consultes encarregades a les entitats comercials i marítimes referents a comunicacions. Més aviat pensaríem, després d'aquest pressupost presentat, que aquelles Reals ordres no foren més que vanes paraules per lllusionar un xic les bones intencions dels pocs marinistes que treballen per la prosperitat de la marina mercant espanyola.

Perquè el concedir unes primes a la construcció; el rebaixar drets d'abanderament; el protegir unes línies convenients pel comerç del país, no són qüestions pròpies d'un pressupost extraordinari. De manera que si aquest s'arriba a confeccionar no cal pensar en que aquestes petites atencions hi siguin incloses. L'altre pressupost s'escau més per atencions extraordinàries i és allí on voldríem veure algun acte de Govern que facilités l'adquisició de tonellatge i impulsés la construcció de les drassanes espanyoles, perquè encara que molts no ho creuran així, el problema de l'escassesa de tonellatge d'Espanya és degut a que els armadors no se senten per sí sols amb prous forces per resistir les possibles fluctuacions del negoci, puix als preus exagerats d'avui és un risc fer adquisicions de vaixells no comptant amb una base d'amortització que tingui totes les seguretats possibles.

En canvi aquests recels dels que voldrien adquirir tonellatge desapareixerien de bon tros, si el Govern espanyol garantís, com podria fer-ho, les noves construccions a un preu que salvés la possible baixa que pugui experimentar el tonellatge en un terme d'un o dos anys. I podria fer-ho donant facilitats de construcció a les drassanes espanyoles i que aquestes construccions les poguessin adquirir els armadors espanyols. Aquesta política és la que es practica avui en tots aquells països en els quals la reconstrucció de la marina mercant és un problema important. I Espanya és evident que té ben agut aquest problema, però l'apatia de tots fa que no tingui el més petit estat gestatori. Deixar els armadors a l'aventura de les contractacions lliures és arriscar-los a la fallida, i com de prudència no els en manca, tot es tradueix en que no es fan gaires comandes a l'estranger.

Si de manera general es presenta així el problema marítim espanyol, molt més difícil de resoldre és si es particularitza amb les línies de passatge. La majoria de serveis es fan en pèssimes condicions, amb material vell i amb manca de tonellatge, que impossibilita la creació de noves línies o bé el major proveïment de les establertes. ¿Hem de confiar solament amb les construccions de les drassanes espanyoles per renovar el material antic i proveir del que n'hi ha necessitat? La lentitud en les construccions d'aquesta mena i la poca capacitat de les drassanes del país sembla que no donen lloc a dubtes de que cal l'ajuda estrangera. Però per obtenir aquesta és necessari també veure el Govern en bona disposició de protegir aquelles línies que es considerin indispensables pel tràfec de cabotatge i d'altura, puix de cap manera es pot pensar ningú que poguem anar a establir competència amb les Companyies d'altres països que estan invadint de línies tot el món i sobretot ens fan quasi impossible la nostra concurrència a Orient i Amèrica.

La pobresa del nou pressupost s'evidencia en poques dades. S'observa clarament que s'ha procurat sortir del pas després d'un període d'alguns anys que hem viscut sense un pressupost real. Incloure en el nou pressupost totes les partides necessàries equivaldria a presentar un dèficit molt gros i això espanta els ministres d'un Govern feble.

Solament un Govern fort, amb garantia probable d'un llarg espai de permanència podria envestir amb prous forces la tasca. I ja sabem com és difícil obtenir aquest Govern.

En la part dels ingressos, com a imposts directes a la marina mercant, hi ha els de transports i el de tonellatge, les tarifes dels quals s'eleven molt.

En el pressupost de despeses, el ministeri de Marina té consignats 34 milions per a noves construccions de vaixells de guerra i uns 15 milions per habilitació de bases navals i altres atencions transitòries. El ministeri d'Instrucció Pública consigna 450,000 pessetes destinades a Escoles Especials i 125,000 pessetes per material de dites escoles. Entre aquestes hi figuren les de Nàutica i ja es pot apreciar l'ajuda que rebran de l'Estat amb una quantitat tan esquifida.

El ministeri de Foment, per serveis de caràcter permanent, assenyala petites consignacions per a la conservació de ports, fars i balises i 500,000 pessetes per Comunicacions marítimes. ¿Com és possible obtenir amb elles un millor servei de Balears, Canàries i Marroc? En concepte d'atencions temporals assenyala 17 milions per a ports, fars i balises i per la reconstrucció de la riquesa forestal i piscícola (el mar es barreja amb les muntanyes) es destinen 11 milions. Finalment per anualitats d'obres i serveis extraordinaris de ports, fars i senyals marítimes es consignen 13 milions.

Aquest és tot el pressupost pel que fa referència a les qüestions marítimes. I molt seria encara si totes les consignacions esmentades tinguessin la deguda aplicació. Però la realitat és que unes despeses que no es veuen enlloc faran transferir la major part dels cabals destinats per millores i els diners seran engolits sense que amb ells se'n obtingui cap resultat positiu. I si no, esperem la reconstrucció piscícola i els ports habilitats.

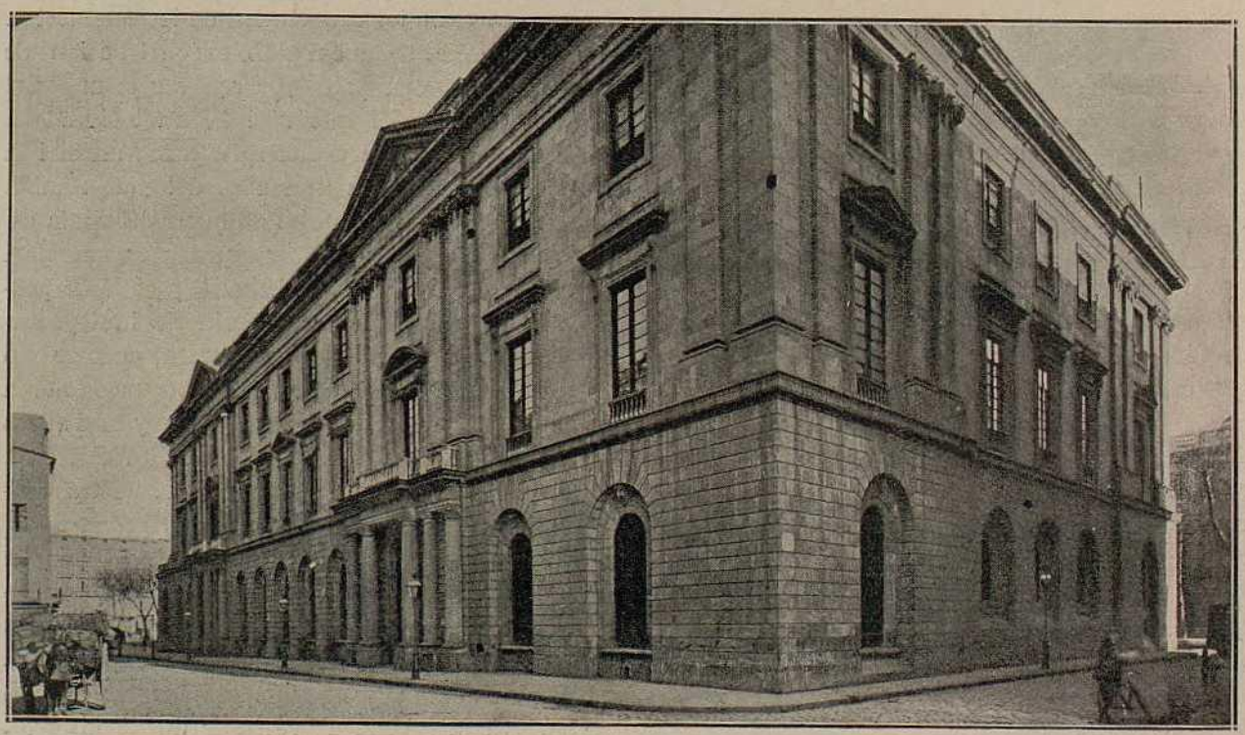
R.

LA LLOTJA DE MAR DE BARCELONA

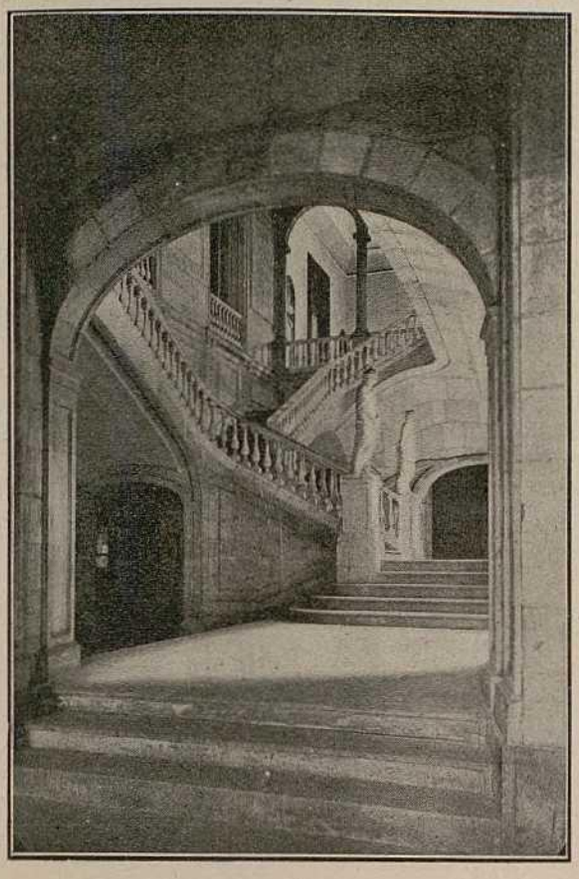
I

La Llotja de Mar de Barcelona, té un gloriós passat que no pot desconèixer ningú que estimi les coses que amb el mar i la pàtria es relacionen. Durant uns segles, que foren precisament aquells en que el nom de Catalunya anava unit al de les grans empreses i les seves esquadres eren temudes i solicitades arreu, la Llotja condensà tota l'activitat mercantil i coincidí l'esplendor de les institucions que estatjava, amb el més gran de la Nació catalana.

El geni de la nostra gent, que portava l'expandiment comercial i la riquesa a tots els mars, sapigué agermanar l'esperit mercantilista i pràctic que en



Vista de la façana



Vista de l'escala principal

tot temps ha estat una de les seves més caracteritzades qualitats, amb el bon gust i l'esplendidesa palesats en les construccions que les Corporacions de Barcelona bastiren en aquelles èpoques.

L'actual Casal de Llotja és un dels més bells de la ciutat, la construcció del qual data solament del regnat d'En Carles III d'Espanya, monarca el menys funest de tots els Borbons, per Catalunya.

Per l'interès que puguin despertar, reproduïm algunes notes referents a la brillant història de la Llotja de Mar de Barcelona, palau dels mercaders i navegants de les passades centúries i centre de tota l'activitat comercial i marítima de nostra pàtria, quan Catalunya era la primera Nació del Mediterrani, precisament pel grau extraordinari d'esplendor que havia assolit en aquests dos aspectes de la civilització.

* * *

Des del segle XII el comerç que feia Barcelona amb les altres terres, era importantíssim, i aviat fou la nostra ciutat, el centre obligat on feien cap les embarcacions de tots els pobles mediterranis. Quan el moviment marítim anà creixent, es feu sentir la necessitat de construir a la platja uns porxos que servissin per a guardar-hi les mercaderies que les naus portaven de llunyanes terres, i els nostres productes industrials que els mercaders catalans enviaven als ports estrangers, així com també un casal que servís de lloc de reunió de la gent de mar i comerciants.

A aquest fi el Consell de Cent, autoritzat per Reial Cèdula del Rei En Pere IV, tractà l'any 1339 d'adquirir uns terrenys a la vora del mar situats al lloc conegut per la «plaça dels canvis», propietats del patrimoni dels Montcada.

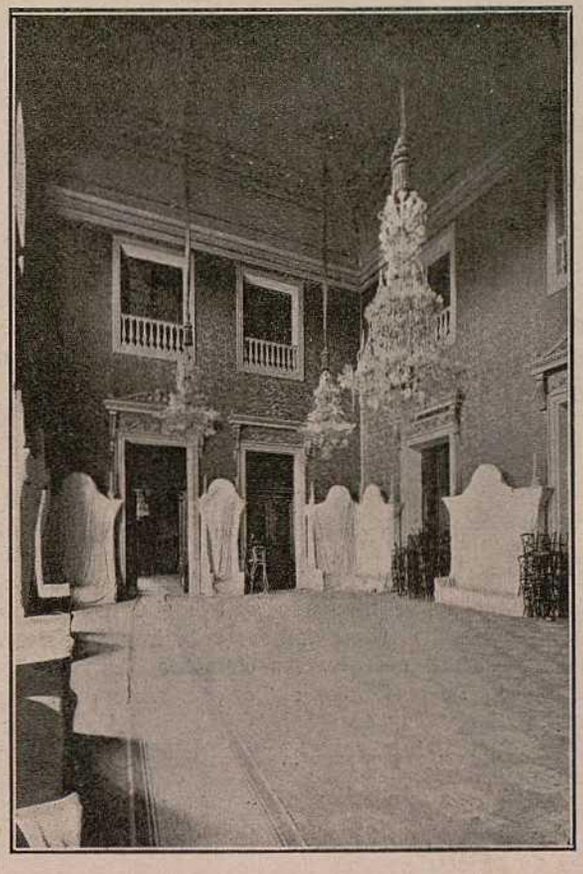
Per a subvenir a les despeses que ocasionés la compra i la construcció de l'edifici, creà el Municipi un tribut, dit dret d'*imperitatge* o *peritatge*, que devien pagar totes les naus que anclaven a la platja de Barcelona i les mercaderies entrades o sortides que arribà a significar en algunes èpoques el dos i mig per cent del valor total.

Sorgiren dificultats i no tingué de moment realització el projecte, però els barcelonins amb llur constància i decisió aconseguiren que l'Almirall En Pere de Montcada, dictés les disposicions encaminades a fer desaparèixer unes forques que hi havia en el puig *de les Falsies*, lloc destinat a l'edificació. Aquestes forques eren les fites que emmarcaven la jurisdicció criminal del Veguer i constituïren un seriós obstacle per a la realització dels projectes del Consell de Cent, pels conflictes que plantejava.

L'any 1383, sota la direcció del Mestre d'Obres En Pere Çabadia, es construí l'edifici de la *Llotja de Mar*, que així se l'anomenà totseguit a semblança dels altres ports mediterranis.

Demés del producte del dret d'*imperitatge* sembla que devien destinar-se a acréixer el fons dedicat a pagar les despeses ocasionades, donatius i altres recursos, per quant En Martí l'Humà ordenà (any 1398) que s'hi dediquessin els cabals sobrants d'una recaptació feta per armament de dos galeres a càrrec de la ciutat, *perquè és just*, deia el nostre Rei, *que lo que s'és tret del públic, en benefici del públic s'inverteixi.*»

L'edifici constava de saló, una nau lateral i un pis



El saló d'actes

superior. Al saló s'hi verificaven les transaccions comercials i en el pis superior que també constava d'un sumptuós saló, s'hi tenien les juntes de mercaders i les eleccions de Cònsols i reunions del Tribunal del Consolat de Mar.

El saló de contractacions, ha restat miraculosament en peu, malgrat l'enderrocament de les altres edificacions i dependències i avui podem admirar-ne encara la seva bellesa com una mostra de com seria l'elegància de línies de l'edifici. Aquest era d'estil gòtic i la façana composta d'unes grans arcades donava al carrer que es diu *del Consolat*. Ès de suposar que adjunt hi hauria una casa que servia per a guardar els cereals i recollir especialment el blat que arribava a la nostra platja en temps de pluges.

L'any 1452, al morir En Pere de Montcada, nebot com declara en son testament, de la reina Elisenda, muller de Jaume II, els Consellers de la Ciutat i el Consell dels XX prohoms mercaders, feren construir una capella que guardà les despulles del noble patrici català i que per ell havia estat dotada amb tres beneficis eclesiàstics i una sacristania, riquíssims ornaments i gran quantitat d'objectes del culte.

Aquesta capella fou enderrocada en 1564, reconstruïda en 1575 i fins els últims anys del segle XVII com resava una làpida commemorativa, no s'acabà totalment. Per Breu del Sant Pare Pau V es concedí la mercè de celebrar-hi divins oficis els dies del Naixement de la Verge i l'aniversari del fundador, als que assistien el Virrei, Consellers, Ambaixadors, Nobles i Ciutadans de Barcelona i quantes persones qualificades es trobaven de pas a la ciutat.

Tancant el Casal i la capella es construïren en 1571 uns pòrtics corintis en màrmol blanc de Carrara i es plantaren a son redós tarongers i se l'adornà amb una artística font.

Aquell conjunt que devia ésser tan bell, era la antiga Llotja de Mar i estava situada tan a prop de la platja, que vàries voltes les onades dels temporals d'hivern hi arribaren, i els Cònsols hagueren d'empenyar pels anys de 1480-83 la recaptació del dret d'*imperitatge* per a restaurar l'edifici l'estabilitat del qual corria perill.

EUGENI GIRAL D'ARQUER

(Seguirà)

L'ASSEGURANÇA DE LES TRIPULACIONS

L'altra de les disposicions ministerials a que ens referírem en el número anterior és la que regula, en forma obligatòria, l'assegurança de les tripulacions.

Conseqüència lògica de la campanya feta per les entitats marítimes, ha vingut aquest R. D. que de molts temps ha devia haver-se promulgat.

Al dictar-se la vigent Llei d'accidents del treball i en virtut de ço disposat en els aparts 8 i 15 de l'article 3.r de la mateixa, quedaren ja beneficiats els tripulants que a bord realitzen algun treball manual; és a dir, tota la tripulació, exceptuant l'oficialitat de coberta i màquina i classes a ella asimilada.

Al poc temps de regir aquesta llei, pretengueren la Lliga Marítima i algunes Associacions de Capitans i Maquinistes que s'extenguessin també les seves disposicions de caràcter privilegiat a tota la tripulació incloent-hi als qui a bord executen treballs professionals. El ministre, atenent-se a la lletra de la llei, no pogué accedir-hi, limitant-se a recomanar als naviliers que en cas d'accident dels professionals fossin atemperats aquests, als treballadors manuals.

Aquesta llei fou feta, doncs, única i exclusivament per al treballador manual, això és, material, de serveis corporals, de mà d'obra, d'esforç mecànic; per tant, quedaren lògicament excluïts tots els qui presten serveis professionals en els quals l'esforç és el de menys o si existeix, queda anulat o subordinat absolutament a la intel·ligència, la qual, ajuntant els diversos elements, fruit de l'estudi i de l'experiència, elabora la sèrie de raonaments necessaris per a construir el podríem anomenar-ne *treball intellectual* aplicat a les diverses professions.

Aquest element *professional* avui en el comerç marítim, està constituït desde l'Agregat al Capità, des de l'Electricista al Cap de Màquina, el Capellà, Metge, Practicant, Sobrecàrrec, etc., i tant és així, que el Reglament de 2 de juliol de 1902 aplicant aquesta llei a la Marina de Guerra diu en l'article 2.n: «se considerarán como obreros a los individuos de la Maestranza eventual de los Arsenales y a los operarios admitidos o contratados directamente por las autoridades y jefes de Marina para la ejecución de las obras y servicios del ramo», i al aplicar per R. D. de 26 de març del mateix any la Llei d'accidents al ram de Guerra, també en l'article 2.n diu: «se considerarán como operarios los que ejecuten trabajos, ya sean obreros paisanos o filiados, individuos de tropa... y cuantos presten servicio en los organismos del Ejército, *cuya categoría o asimilación no sea superior a la de sargento.*» Tenim, doncs, que el mateix Estat als seus operaris manuals els considera dins la llei i com que *inclusio unins exclusio alteris*, no hi considera als elements professionals.

Però a pesar d'això ha vingut la jurisprudència del Tribunal Suprem i la pràctica d'algunes Companyies a considerar aplicables als serveis professionals els aventatges de la Llei d'accidents i de fet avui encara que no de dret, es beneficien ja de la Llei d'accidents del treball tots els tripulants.

Amb motiu dels naufragis ocasionats per la guerra, es cregué que les indemnitzacions establertes per la Llei d'accidents del treball eren insuficients davant els greus perills que la navegació oferia i aleshores el Govern establí una asegurança obligatòria amb una escala d'indemnitzacions més equitativa, la qual fou posada tot seguit en pràctica, subsistint, però, les establertes per la Llei de que venim parlant per tota classe d'accidents naturals del treball.

Restablerta la pau, desapareguts els perills en la navegació, semblava arribada l'hora de tornar les coses a llur antic estat, però no s'ha fet així, i tot subsistint el *segur de guerra*, el Ministre de Marina estableix el segur de la tripulació contra tota classe d'accidents de mar. Aquesta disposició

que forçosament haurà d'ésser objecte d'aclaracions i modificacions, en res beneficia a la tripulació, més bé la perjudica, com es compendrà amb ço que aquí consignarem.

La finalitat única d'aquest R. D. no és altra que consignar d'una manera pública i oficial l'obligació que té el navilier i armador d'indemnitzar qualsevol accident que es sofreixi a bord per individus de l'oficialitat, assimilant-los als demés tripulants. Si la jurisprudència i la pràctica a que ens hem referit abans no ho hagués ja establert, hauria estat el més fàcil dictar un R. D. d'un sol article, aplicant també a l'oficialitat les disposicions de la Llei d'accidents; però com la característica de l'administració espanyola és fer difícil ço que és fàcil, no ha estat així. La legislació actual ja obliga al navilier a satisfer una indemnització per tot accident sofert a bord, inclús en cas de naufragi, i si ja és així, no comprenem la nova llei. Això ens referma en la creença de que l'única finalitat perseguida ha estat beneficiar legalment el personal professional.

Diu l'article 3.r del R. D. que comentem: «A los efectos de las indemnizaciones que en el artículo 4.º se establecen, se entiende por accidentes de mar, todo el que sobrevenga con ocasión del manejo y navegación del buque en puerto y en la mar, de sus máquinas principales auxiliares y ejecución de servicios a flote y en diques o varadero. Comprende el abono de las indemnizaciones a todo el personal que forme la dotación del buque con la sola exclusión de los casos que caen bajo la acción directa de la Ley de accidentes del trabajo.» Aquests *casos* són els que voldríem ens digués el Ministre quins són, ja que segons la definició que en aquest mateix article es fa dels accidents de mar s'hi inclouen tots els que poden sofrir els tripulants.

No ha mancat qui creu que aquests *casos que caen bajo la acción directa de la Ley* es refereixen a la dotació de coberta, màquina i fonda que ja de sempre ha estat indemnitzada conforme a la Llei. En aquest sentit ho entenen algunes Companyies asseguradores.

En l'exposició de motius del R. D. que comentem, s'hi veu clarament la intenció que guià al Ministre al dictar aquesta disposició, que no és altra que beneficiar a l'oficialitat, però a l'articular el Decret, s'ha fet en forma tal que dóna peu a interpretacions ben oposades. Acceptant la interpretació que acabem d'anotar, això és, que l'oficialitat es regirà per aquest Decret i la tripulació per la Llei d'accidents, resulta un dualisme entre les indemnitzacions a satisfer. El vaixell, per exemple, naufraga i els pares dels oficials cobren la indemnització equivalent a dos anys de sou, però els pares dels demés tripulants, si no tenen seixanta anys, no cobren ni un cèntim, i si en passen, cobren solament l'import de deu o set mesos, segons visquin tots dos o un d'ells hagi mort. Segons el R. D. els germans de l'oficialitat tenen dret també a indemnització a manca dels descendents o ascendents; la Llei no els reconeix aquest dret. I aquest cas a que ens referim ¿no és el més caracteritzat per a ésser anomenat de mar? ¿No diu el Ministre en l'Exposició de motius que: «en el servicio marítimo hay otra clase de accidentes que no son los que se derivan directamente del oficio que se practica, ni de los útiles que se emplean, que afectan a cuantos componen la dotación de un buque, cualquiera que sea su profesión y jerarquía, que son inevitables, aún dada la mayor pericia en los tripulantes de una nave y que constituyen lo que propiamente puede llamarse accidente de mar?» Doncs si aquest es el criteri del Ministre de Marina, no es pot acceptar com a bona la interpretació que aplica la Llei d'accidents a un cas de naufragi, o més ben dit, accident de mar.

Però si no apliquem la Llei d'accidents a tots els que es sofreixen a bord, es perjudica greument als tripulants. Segons l'article 4.t de la Llei, el Patró ha de proporcionar assistència de metge i farmàcia a l'accidentat mentre duri la curació, havent d'abonar-li durant tot el temps la meitat del sou, i si no cura a l'any, ha d'indemnitzar-lo segons ço que la mateixa llei disposa. En el R. D. no es parla per a res de la assistència facultativa i per tant, no hi obliga, tenint que pagar solament, si la incapacitat és temporal, la meitat del sou fins a l'arribar a l'any, en qual cas se li abonaran dos anys de sou «*deduciéndose las cantidades que hubiese percibido.*»

Tenint en compte aquestes consideracions, i apoiant-se en l'aforisme «favorabilia sunt amplianda» és per ço que podria admetre's en principi que la Llei d'accidents s'aplicarà a la tripulació i el R. D. a l'oficialitat, la qual fins ara no fruïa d'aquest privilegi.

Esperem, doncs, amb interès les aclaracions necessàries no sols a aquest punt, sinó també a altres que passem a analitzar.

L'assegurança pot fer-se per mitjà de Companyies asseguradores, o bé del Comité Oficial o directament l'armador, però en aquest cas ha de sotmetre's a l'aprovació del Comitè les Contractes que s'estipulin,

Diu l'article 12 del R. D. que pel Ministeri de Marina es dictaran les disposicions necessàries per a l'execució del Decret i efectivament... als pocs dies surt el Ministre d'Hisenda dictant aquestes disposicions. Així va tot.

Entre aquestes cal fixar-nos en la Regla quinta que diu: «Tanto los Contratos de renuncia del seguro por «ir a la parte» como los en que las Compañías de navegación sean aseguradoras de su propio personal se otorgarán ante los Comandantes de Marina y dos testigos o ante Notario público con las formalidades exigidas por la legislación civil.»

Per a extendre's aquesta contracta, ¿n'hi haurà prou amb que l'armador declari davant l'autoritat de marina o el notari que ell fa el segur o bé haurà de concórrer-hi la tripulació?

També s'ha de tenir en compte la Regla sexta per les innovacions que estableix. Diu així: «De todo accidente de mar que ocurra en un puerto, el capitán del buque dará conocimiento por escrito al comandante de Marina, expresando el nombre de las víctimas y la causa del siniestro en el término de veinticuatro horas, y dicha autoridad lo trasladará al Comité. Si el accidente ocurriere en el mar, el plazo de veinticuatro horas comenzará a contarse desde el momento en que el buque llegue a puerto español o extranjero. En este último caso, el parte a que se refiere el párrafo anterior se comunicará al Cónsul de España, el cual lo transmitirá por el conducto reglamentario al Comité oficial.»

De nou entra aquí la confusió. Els *casos* en que ha d'aplicar-se la Llei d'accidents del treball és natural es regeixin per les disposicions d'aquella, la

qual per a res es refereix a l'autoritat de Marina i si sols a l'autoritat governativa. Tenim, doncs, que, segons el criteri abans comentat, haurà de fer-se el *parte* diferent, segons s'hagi d'aplicar la Llei o el Decret.

Resumint. A part de la necessària modificació de les disposicions d'aquest R. D. que bé podem anomenar pertorbador, s'obliga a l'armador a declarar que complirà la llei, és a dir, que pagarà les indemnitzacions que aquesta marca, declaració que és innecessària, ja que de no voler pagar-les hi haurien els tribunals que li obligarien.

Volent afavorir els elements tècnics, s'ha fet tal embolic el ministre de Marina que indubtablement serà una contínua disputa l'aplicació d'aquesta disposició.

¿Serà el Tribunal Industrial el que intervindrà en aquestes reclamacions o els Comitès Paritaris o de Conciliació de que parlàrem en el número passat?

S'ha allargat massa aquest comentari, i fem punt, tot desitjant a les Companyies navileres bona sort per a no veure's enredades en les xarxes dels plets que les amenacen.

F. de P. COLLDEFORNS

LA CONSTRUCCIÓ NAVAL DEL MÓN

Estadístiques del "Lloyd's Register,, corresponents al tercer trimestre de 1919

Les dades compilades pel Lloyd's Register de Navegació, el qual solament ha pres en consideració els vaixells de més de 100 tones, la construcció dels quals ha estat començada, mostren que al final del trimestre de setembre de 1919, hi havia a Anglaterra 781 vaixells en construcció, de 2.816,773 de tones de pes brut.

Els detalls dels vaixells en qüestió són els que es donen en el quadre següent en comparança amb les xifres corresponents al final del trimestre de 1919 clos a últim de juny i les corresponents al trimestre de setembre de 1918:

VAIXELLS MERCANTS EN CONSTRUCCIÓ A ANGLATERRA

	Setembre 30 1919		Juny 30 1919		Setembre 30 1918	
	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut
VAPOR						
Acer	723	2,796,154	701	2,489,820	373	1,742,083
Formigó armat .	8	2,482	10	2,456	—	—
Fusta i altre material	8	2,293	8	2,293	—	—
Total.	739	2.800,929	719	2.494,569	373	1.742,083
VELA						
Acer	29	6,749	35	9,873	10	4,850
Formigó armat .	13	9,095	28	19,608	—	—
Fusta i altre material.	—	—	—	—	—	—
Total.	42	15.844	63	29,481	10	4,850
Total de vapor i vela	781	2.816,773	782	2.524,050	383	1.746,933

VAIXELLS MERCANTS EN CONSTRUCCIÓ AL MÓN

Lloc de construcció	VAPOR		VELA		TOTAL	
	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut
Anglaterra. . . .	739	2.800,929	42	15,844	781	2.816,773
Atres paisos. . .	1,366	5.011,675	181	220,134	1,547	5.231,809
Total del món. .	2,105	7.812,604	223	235,978	2,328	8.048,582

D'aquest quadre és excluïda Alemanya, les xifres de la qual no són avui prou certes.

Dimensions dels vaixells en construcció

En el següent quadre són classifiats els vaixells en construcció segons llur tonellatge.

No hi són comptats els vaixells de menys de 100 tones.

Relació per mida dels vaixells en construcció a Anglaterra

	Número de vaixells	
	Vapor	Vela
*100 i menys de 500 tones...	174	30
500 » 1,000 » ...	67	12
1,000 » 2,000 » ...	69	—
2,000 » 3,000 » ...	61	—
3,000 » 4,000 » ...	59	—
4,000 » 5,000 » ...	34	—
5,000 » 6,000 » ...	124	—
6,000 » 8,000 » ...	73	—
8,000 » 10.000 » ...	36	—
10,000 » 12,000 » ...	6	—
12,000 » 15,000 » ...	18	—
15,000 » 20,000 » ...	14	—
20.000 » 25,000 » ...	4	—
25,000 » 30,000 » ...	—	—
30,000 » 40,000 » ...	—	—
40,000 tones per amunt...	—	—
TOTAL...	739	42

Altres dades

Treballs realitzats durant el trimestre acabat el 30 de setembre de 1919, a Anglaterra:

	VAPOR		VELA	
	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut
Vaixells començats.	171	711.302	11	2,625
Vaixells llançats .	142	404,714	20	11,331

El tonellatge en construcció al món, al final de setembre, sota el control dels inspectors del Lloyd's Register, excluint-se els vaixells no començats encara i els vaixells de menys de 100 tones, dóna un total de 4.834,805 de tones. La distribució és com segueix:

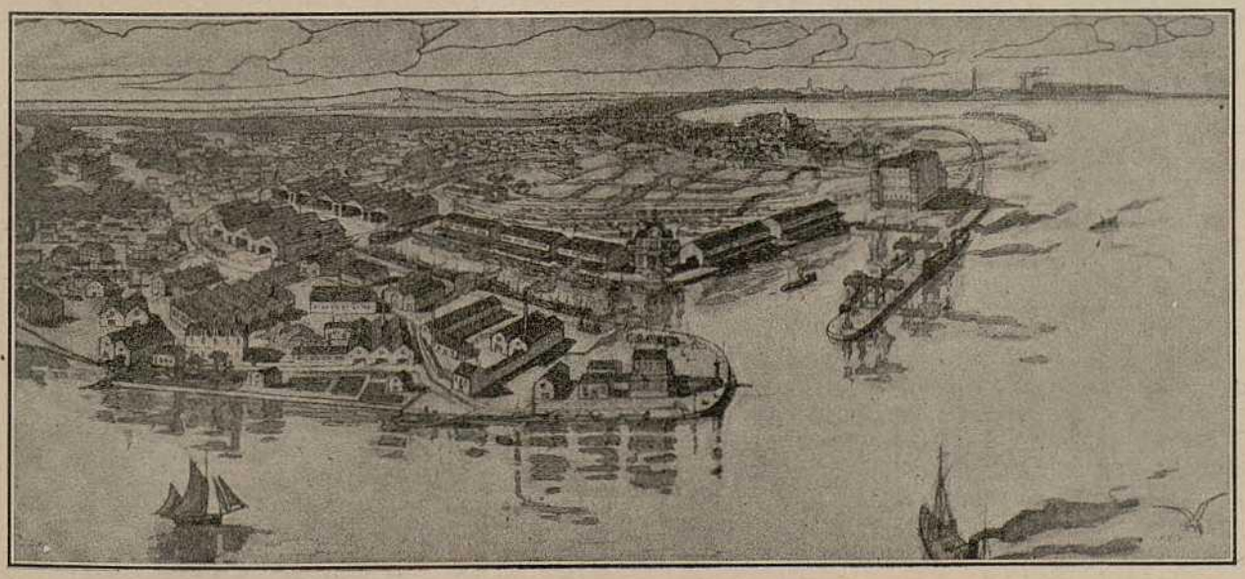
VAIXELLS MERCANTS EN CONSTRUCCIÓ A ALTRES PAÏSOS

Països	Vapors i vaixells amb motor				Velers				TOTAL	
	ACER		FUSTA		ACER		FUSTA			
	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut	N.º	Tonellatge brut
Estats Units de Amèrica. Costa de l'Atlàntic	283	1.738,858	37	68,200	2	4,222	9	10,670		
Estats Units de Amèrica. Ports del Golf	39	183,670	25	54,090	2	9,000	26	66,250		
Estats Units de Amèrica. Costa del Pacífic.	141	843,704	38	88,800	—	—	39	94,250	767	3.470,748
Estats Units de Amèrica. Grans Llacs	126	309,034	—	—	—	—	—	—		
Bèlgica	4	7,063	—	—	—	—	—	—	4	7,063
Colònies Angleses: Canadà. Grans Llacs	23	53,833	—	—	—	—	—	—		
Colònies Angleses: Canadà. Costes	29	108,020	49	48,950	—	—	26	10 745		
Altres Colònies	24	76,796	9	6,443	—	—	14	3,678	174	308,465
Xina	12	39,050	—	—	2	420	—	—	14	39,470
Dinamarca	41	66,644	4	1,430	—	—	—	—	45	68,074
França	48	169,452	14	4,804	—	—	2	480	64	174,736
Alemanya	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grècia	1	900	1	600	—	—	—	—	2	1,500
Holanda	112	287,718	—	—	1	324	—	—	113	288,042
Itàlia (inclús Trieste)	52	259,818	32	19,205	7	1,510	17	5,395	108	285,928
Japó	64	299,600	—	—	—	—	—	—	64	299,600
Noruega	52	78,831	21	5,110	—	—	—	—	73	83,941
Portugal	—	—	—	—	—	—	29	12,320	29	12,320
Espanya	25	90,485	1	220	—	—	—	—	26	90,705
Suècia	44	94,477	15	5,870	—	—	5	870	64	101,217
TOTAL	1,120	4.707,953	246	303,722	14	15,476	167	204,658	1,547	5.231,809

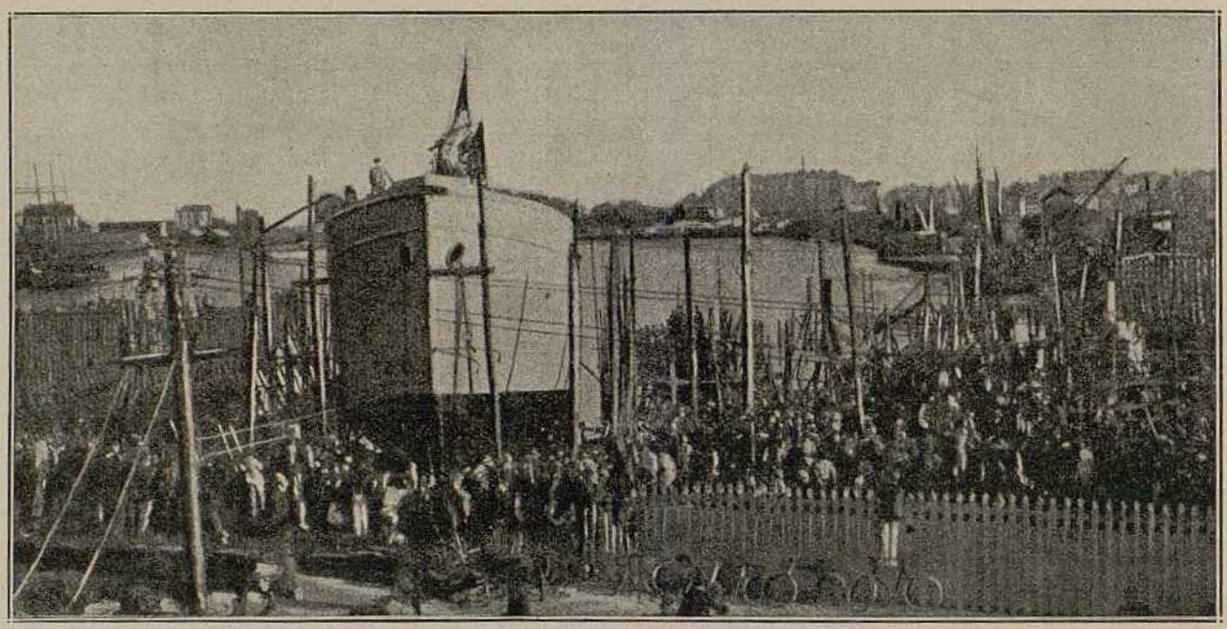
LES ACTIVITATS MARÍTIMES FRANCESES

EL GRAN PORT DE PESCA DE LORIENT

A conseqüència dels crèdits destinats per al millorament dels ports de pesca existents i creació de nous s'ha projectat el de Lorient com el primer gran port de pesca a organitzar. Sembla que en el tipus es té en compte el model dels ports de pesca alemanys. Els nous ports de pesca francesos han de compendre unes dàrsenes i molls afectats exclusivament pels vaixells pesquers i un canal de prou profunditat que permeti l'entrada i la sortida dels vaixells a qualsevol hora del dia; la proximitat d'una via fèrria o també d'una estació central per a servir de cap de línia a un cert nombre de direccions; l'habilitament dels molls, de tal manera que comprenguin tots els aparells necessaris al descarregament



Vista panoràmica del nou port de pesca projectat a Lorient



Llançament d'un vapor a les drassanes de l'Oest

de la pesca, magatzems, dipòsits de carbó, espais per establir totes les indústries de la pesca; uns varaders per netejar el pla; una flota de grans vaixells de pesca moderns; etc.

Com que reformar el port de comerç que hi ha a Lorient seria com fer-lo nou, s'ha preferit buscar un altre lloc pròxim més a propòsit, escollint-se la plana de Keroman, al sud-sudest del port de comerç, lloc que reuneix condicions immillorables.

Tal com pot apreciar-se en el projecte, es construiran dues dàrsenes que s'uniran a l'angle dret per un terraplè. Al costat d'aquest s'hi construirà l'estació. La dàrsena dreta serà profundisada i tindrà una llargada de moll igual a 1,005 metres; la dàrsena d'esquerra tindrà quatre metres de profunditat i 880 metres de moll. La primera dàrsena serà utilitzada pels *chalutiers* i l'esquerra pels vaixells de vela i motor.

La dàrsena dreta serà separada per una escollera proveïda de molls a l'interior i exterior, destinada a rebre del costat del mar, per la seva profunditat els carboners i vaixells de gran tonellatge. Aquesta escollera serà travessada per la via fèrria i proveïda de dos ponts transbordadors, permetent als *chalutiers* fer la provisió de carbó i gel.

En conjunt, la installació del port de pesca de Lorient serà un model. La dàrsena dreta ocuparà 9,600 metres quadrats de terreny aprofitat i l'esquerra 11,500.

(Del *Journal de la Marine Marchande*)

DOS CONGRESSOS

Simultàniament s'estan celebrant aquests dies a Madrid dos congressos que tenen íntima relació amb les qüestions marítimes. L'un és el d'Enginyeria i l'altre el d'Oceanografia. Tant per la vàlua dels temes que s'hi tracten com per les persones de relleu que hi prenen part, aquests dos Congressos tenen molta importància i poden reportar noves orientacions.

En la sessió inaugural del Congrés d'Enginyeria, el rei pronuncià un discurs elogiant la tasca dels enginyers.

El Congrés Oceanogràfic també fou inaugurat pel rei. Després de parlar el president de l'Institut Oceonogràfic don Odon de Buen, el ministre de Marina i el príncep de Mónac, don Alfons llegí un discurs en el qual va remarcar els molts beneficis que esperava d'aquesta conferència internacional que ha d'estudiar les profunditats marítimes.

La Conferència Oceonogràfica revesteix molta transcendència pel fet de que hi assisteixen representants estrangers de prestigi mundial. Al cap de tots ells hi ha el príncep de Mónac, del qual hem parlat diverses vegades remarcant els estudis fets sobre els corrents de les mines submarines.

Espanya hi té al davant un home tant intelligent com don Odon de Buen, que gaudeix de gran prestigi.

Quant al Congrés d'Enginyeria, hem de felicitarnos que no hagin mancat enginyers que s'hagin preocupat dels problemes de la construcció naval, qüestió que es fa necessari tingui tots els miraments per part del Govern si es vol obtenir que les construccions reuneixin totes les condicions que han sabut adoptar els altres països.

ENRIC FREIXAS

Consignatari de vaixells

Direcció telegràfica: « Freixas Cristina »

BARCELONA

Cristina, n.º 5
Telèfon A 1585

INFORMACIÓ NAVILIERA

NOTES DE CONSTRUCCIÓ

Una nota del «Shipping Board»

El «Shipping Board» dels Estats Units rep moltes demandes d'informes referents a la compra de vaixells d'elements que creuen que el «Board» té actualment molts vaixells disponibles i que, en conseqüència, els preus experimentaran una baixa abans de gaire temps. No obstant, en un informe publicat fa pocs dies, el «Shipping Board» diu que els preus no es modificaran i que d'altra banda no hi ha cap vaixell en situació d'éser remès actualment.

Els vaixells de fusta són mantiguts a 90 $ per tona de pes mort i els preus del nous transports d'acer oscillen entre 210 $ per tona de pes mort pels de poc tonellatge i 225 $ per tona de pes mort pels grans.

Transports francesos llançats a Montreal

El vapor *Alsace*, construït per la Canadiense Vickers, Ltd., per a una Companyia francesa, fou llançat el 27 de setembre a les drassanes de Maisonneuve P. L. amb les cerimònies de costum.

Immediatament l'*Alsace* va ser remolcat a la dàrsena d'aparellament de la casa Vickers, on li foren installades les màquines i les calderes. Aquestes operacions han estat realitzades en un mes, i un cop enllestit del tot, l'*Alsace* farà el primer viatge portant un carregament de gra a França, començant després el servei regular de transport de nitrats, entre França i Xile.

L'*Alsace* és un gran vapor d'acer d'unes 8,400 tones de pes mort i una velocitat de 11 nusos. Està destinat especialment al transport de les citades matèries i ha merescut la qualificació 100 A 1 del Lloyd.

El record de llançaments

Fins ara el llançament de tres vaixells al mateix dia constituïa el record mundial d'aquesta matèria obtingut pels constructors dels Estats Units. No obstant, altres cases constructores havien assolit igual número de llançaments en un mateix dia, sense, però, superar aquest esforç.

Una casa americana, la Moore Shipbuilding Company, d'Oakland, Califòrnia, ha donat definitivament la supremacia en aquest aspecte a la construcció naval nord-americana llançant sis vaixells, tots del tipus *Isherwood*, en un mateix dia.

El total d'aquests vaixells ha estat destinat a la United States Shipping Board.

Els vaixells llançats són: el *Salina*, el *Janelew*, el *Sapulpa*, el *City of Reno*, el *Morella* i el *Jalapa*.

Alguns contractes

La casa Forth Shipbuilding C°. Ltd. d'Alloa, té contractats amb naviliers noruegs, la construcció de dos vapors de 4,200 tones cada un, amb compromís de remetre'ls, l'un pel juliol i l'altre per l'agost. El preu és d'unes 30 L. per tona.

La Gower Shipping C°. Ltd., de Swansea, ha contractat amb la casa John Chambers, Ltd., de Lowestoft, la construcció d'un vapor de 760 tones per 45,000 L.

Els nous vapors de la «Naviera Sevillana»

Recollim d'un diari anglès que la casa H. i C. Grayson ha contractat amb la Companyia Naviera Sevillana, S. A., de Sevilla, la construcció de dos vapors del tipus shelterdeck que l'esmentada casa ha standarditzat i que constitueixen l'èxit de les seves drassanes de Garston.

Els dos vapors seran remesos l'any vinent, un pel juny i l'altre per l'agost.

L'un i l'altre són shelter deck classificats pel Lloyd, 100 AI. El desplacen serà de 4,675 amb 20 peus, 2 polsades de calatge. Tindran una capacitat de pes mort de 3,175 tones, 2,425 de registre brut i 1,505 de registre net.

Les dimensions seran: 265 peus de llargada per 41 de mànega; 28 peus, 10 polsades del fons a la shelter deck.

Portaran illuminació elèctrica i telegrafia sense fils. La maquinària impulsora consistirà en una màquina de triple expansió amb cilindres de 21., 34 i 56 polsades de diàmetre per 36 de cursa, i tres calderes, dues de les quals seran de 15 peus, 6 polsades de diàmetre i 11 peus, 6 polsades de llargada, podent treballar a la pressió de 180 lliures.

VENDES DE VAIXELLS

A la subhasta de Messrs-Kellocks de Londres, el vapor *Ethelreda*, de 2,218 tones, pes brut, 1,403 tones, pes net, d'un pes mort de 3,550 tones, construït en 1889, ha estat adquirit per compradors estrangers per 41,000 lliures. Aquest mateix vapor, pel gener de 1917 havia estat venut per unes 60,000 lliures.

Al mateix local de subhastes, ha estat oferta la goleta de tres pals *William D. Marvel*, de 395 tones de registre, construïda en 1872, naufragada a Preston en males condicions. Fou cedida a Mr. J. H. Peterson per 1,025 lliures.

El vapor *Sindic*, de 2,727 tones pes brut, 1,680 pes net, amb un total de 4,750 tones de pes mort, construït en 1915, ha estat venut a la Melrose Abbey Steamship C°. Cardiff per unes 125,000 lliures.

El vapor *Rossetti*, venut per unes 60,000 lliures, ha estat comprat per la Egypt and Levant Steamship C°. Ltd., posant-li el nom de *Antinoe*.

El vapor *Hawksher*, de 4,273 tones de pes brut, 2,689 de pes net i d'un total aproximat de 7,600 tones de pes mort, construït en 1915 ha estat venut a una Companyia de Newcastle per 200,000 lliures. El mateix vapor pel desembre de l'any passat es va vendre per unes 152,000 lliures.

El vapor *Panayiotis*, abans *Essex Abbey*, de 3,595 tones de pes brut, 2,266 de pes net i d'un total aproximat de 6,300 tones de pes mort, construït en 1916, ha estat venut a una casa de Cardiff per unes 158,000 lliures.

El vapor *Sportsman*, de 572 tones de pes brut, 250 de pes net i 700 de pes mort, construït en 1914, ha

estat venut a una Companyia de Swansea per 47,000 lliures.

La «Mac» Pesqueres, Ltd., de Londres, ha comprat les accions de la Aberdeen Steam Tawling and Fishing C°. Ltd, Aberdeen, a L. 7. 10 s. cada una. La flota, segons les dades del Lloyd's Register, està formada de les següents unitats:

	Construït en	Tones pes brut
Strathafton.	1913	209
Strathalva.	1917	215
Strathatholl.	1912	209
Strathbran.	1915	212
Strathcarron.	1913	209
Strathclova.	1913	210
Strathclunie	1913	211
Strathcoe.	1916	215
Strathderry.	1911	193
Strathdevon.	1915	212
Strathebrie.	1912	210
Strathella.	1913	210
Strathelliot.	1915	211
Strafinella	1911	192
Strathgairn.	1915	211
Strathgeldie	1911	192
Strathlee.	1917	215
Strathlethen	1911	192
Strathlochy.	1916	212
Strathlossie.	1910	193
Strathmaree	1912	210
Strathmartin	1912	210
Strathmoray	1912	209
Strathnethy.	1913	211
Strathyre	1916	212
Strathtummel.	1911	210
Strathugie	1912	210
Strathurie	1911	210

Els següents vapors, adquirits per la Palace Shipping C°. Ltd., han estat venuts a la Scundia Steam Navigation C°. Bombay per 1.000,000 de lliures:

	Tones pes brut	Tones pes mort	Construït en
Frankmere.	5,330	8,530	1911
Frankby.	4,215	7,400	1917
Franktor.	3,756	7,019	1918
Frankdale	4,586	8,110	1906
Frankburn	4,207	7,450	1917
Frankinver	4,380	7,350	1906

NOTES D'ASSEGURANCES

El mercat als Estats Units

Els trontolls que la guerra ha causat a totes les manifestacions comercials, repercuteixen intensament a l'obra de la reconstrucció de tots els pobles ex-beligerants, motivant considerables canvis en tots els sectors del tràfec.

L'assegurança marítima, és indubtablement, una de les branques en la qual l'antic equilibri es restablirà més penosament.

Als Estats Units, que és un dels països on aquests desnivells han estat més acusats, abans de la guerra els asseguradors tenien com a tot arreu establertes unes bases estables que eren les normes reguladores d'aquestes operacions. Aquestes especulacions les realitzaven agències pràctiques i assenyades, coneixedores de tots els factors que intervenien en els riscs, els quals, degut a aquesta experiència, podien ésser fixats per bases equitatives i adequades, que permetien brillantíssimes operacions. Les transaccions, fetes sobre bases senzilles i uniformes, no exigien més que la intervenció de dependents pràctics, les operacions es feien de rutina i poques vegades reclamaven l'atenció dels directors principals.

La guerra i particularment la campanya submarina trasbalsà profundament aquest estat de coses, creant una mena de riscs que no havien estat previstos. Les primeres augmentaren en relació a les possibilitats del risc i el volum dels negocis s'augmentà també considerablement. Contrariament del que passava abans de la guerra, les operacions d'assegurança hagueren de fer-se individualment, tenint en compte un gran número de nous factors, el coneixement exacte dels quals reclamava temps i exigia àrdues investigacions que augmentaven de molt i feien molt més delicada la tasca dels asseguradors. La conseqüència d'això fou l'establiment de noves agències, fins al punt de que en poc temps, al menys als Estats Units, el número d'agències asseguradores es doblà pràcticament.

Donada aquesta inesperada situació, fou impossible mantenir l'estabilització d'abans i les taxes es desorganitzaren fins que s'establí el Government War Risk Bureau el qual actuà com regulador del mercat d'assegurances durant el temps que continuà la guerra.

Les taxes del risc foren altes durant la guerra, però ningú es preocupà de rebaixar-les, donat que el volum de les operacions era talment gran que ni assegurats ni asseguradors, miraven gaire prim, confiats en el marge de l'operació respectiva.

Des de la firma de l'armistici el mercat es debilità considerablement i les taxes començaren de baixar. El resultat d'aquest moviment ha estat que moltes de les noves Companyies que havien operat a preus elevats, han hagut de rebaixar llurs tarifes per tal d'obtenir un gran volum d'operacions i amb aquest motiu, han estat acceptades nombrosíssimes operacions d'assegurament a preus, que talment és impossible puguin donar cap benefici.

Aquest funest devallar no pot tenir altre resultat que l'eliminació de les Companyies debilitades i l'establiment permanent del control del Govern.

Per evitar aquestes contingències caldria que tots els interessats es posessin d'acord per a fixar les tarifes, estudiant les possibilitats dels riscs actuals.

Altrament, això contribuïria a rebaixar les despeses i a regular la competència estrangera a aquesta branca dels negocis.

Noves pòlisses

L'extensió i desenrotllament de les rutes de comerç amb l'estranger augmenta proporcionalment l'activitat de les assegurances de mar i terra i, per tant, establint bases de cooperació adequades, regulant les tarifes i restablint l'antiga rutina, és evident que les assegurances marítimes tornarien a establirse sobre bases remuneradores, fomentant els interessos del comerç marítim.

Les pòlisses d'assegurances franceses han estat fetes sota un nou model del 15 de novembre. La forma ha estat acordada per l'Associació d'asseguradors

francesos, amb la collaboració dels asseguradors del London Institute. En molts aspectes la nova forma de pòlissa no és solament una millora de l'antiga, sinó també una millora de la forma anglesa.

En quatre articles es fixen exactament els riscs de que ha de respondre la pòlissa. A l'article cinquè es donen els detalls dels riscs que han d'excluir-se, que són els següents:

Pèrdues degudes al contraban o comerç prohibit; pèrdues degudes a *vice propre*, paràssits, desinfecció, canvi de temperatura, traspuament, acció o omissió de l'assegurat o dels seus agents, males condicions o insuficiència de l'embalatge.

Tret de pactes especials, són exclusits les vagues, desordres, commocions civils, etc., com també el robatori.

Cotitzacions

Actualment les tarifes estan basades en els carregaments de França, Anglaterra, Bèlgica, Holanda o Itàlia a diferents ports i *viceversa*. En aquesta escala la tarifa per Anglaterra és 2 s. per 100, i per Itàlia 5 s. per 100. Pels ports del Cap la tarifa és 5 s. per 100, la qual s'eleva a 10 s. per Mombassa i Zanzíbar. A Austràlia és 5 s. per 100, mentre que als Estats Units o Canadà la tarifa és solament de 1 s. 6 d. per 100. Cal, però, advertir que les anteriors tarifes s'augmenten en un 50 per 100 per les manufactures de teles i robes, calçat, perfumeria i matèries alimentícies.

Entre les darreres pèrdues marítimes registrades hi ha la del vapor *Volturnois*, naufragat durant el viatge de Londres a Copenhagen. Era de 615 tones de pes brut, construït en 1913 i estava assegurat en 25,000 lliures.

El vapor *Colin Stauart*, de 870 tones de pes brut, construït en 1892, naufragà a Portes Rock i estava assegurat per 32,000 lliures.

A conseqüència d'una topada amb el vapor *Tewkesbury*, fou avariat. És un vaixell de 4,260 tones de pes brut, construït en 1907 i estava assegurat per 100,000 lliures. Aquest vapor, que abans portava el nom de *Moorgate*, naufragà per l'abril de 1916 a les costes d'Irlanda. Fou salvat en dos trossos i reconstruït, i no feia gaire més d'un any que prestava servei.

LA NAVEGACIÓ AÈRIA

ALGUNS PROBLEMES RELATIUS ALS GLOBUS DIRIGIBLES

Un oficial de l'aeronàutica militar anglesa, mister Cave-Browne Cave, ha tramès una Memòria a la «British Association», en la qual exposa problemes interessants, relacionats amb els globus dirigibles.

Entre aquestes qüestions proposades hi figura la de trobar un procediment que permeti als tripulants d'un dirigible, malgrat els núvols o la fosquetat de la nit, fer la determinació de la seva altitud.

Generalment, per a adquirir aquest coneixement essencial per a la bona conducció de l'aparell, s'empleen barómetres aneroides, i s'apliquen les fórmules clàssiques que donen la relació entre l'altitud i la variació de la pressió atmosfèrica. Però, les deduccions fetes per aquest mètode no poden ésser de gaire valor en el cas especial de la navegació aèria, puix s'ha de tenir en compte que les aeronaus a vegades es mouen amb velocitats de uns 100 quilòmetres per hora i permaneixen més de 100 hores en l'aire sense fer escales, per la qual cosa, si bé el capità coneix la pressió a terra en el moment d'embarcar-se, no li és possible saber des del dirigible, en un moment donat, quina és la pressió baromètrica al nivell del mar a l'indret del punt on se troba, donada indispensable per a que les indicacions del barómetre que porta a bord siguin segures i útils.

El barómetre, doncs, no soluciona per ara aquest problema. Mr. Cave-Browne-Cave cita el cas d'un dirigible que després d'aguantar-se tota una nit en l'aire, es creia trobar-se, per les indicacions del barómetre, a una altitud de 100 metres per dessobre el mar, i va resultar que passava frec a frec de les onades.

Per a resoldre la qüestió valent-se d'altres mitjans, s'ha proposat un mètode de sondeig basat en la velocitat del so a través de l'aire i pel qual després de provocar la producció d'una onda sonora mitjançant l'explosió d'un cartutx, es mesura el temps que triga a sentir-se el retruc del soroll, degut a la reflexió del so sobre el mar, i se'n dedueix la distància o sigui l'altitud buscada. El resultat obtingut amb aquest procediment, tampoc és satisfactori, segons sembla, perquè és molt difícil sentir l'eco de l'explosió quan el globus està en moviment. Per tant, el problema queda en peu i cal que els inventors en donguin la solució eficaç.

Un altre problema, també molt interessant, és el que es proposa en la següent pregunta: ¿De quina manera es pot augmentar, a voluntat, el pes d'un globus mentre està navegant? Així, per aquest sol enunciat, sembla que es tracti d'una paradoxa, però no hi ha tal cosa, puix hom sap que a les hores del dia en les quals la temperatura és més elevada, el sol escalfa el gas contingut en els flotadors de l'aeronau i, en dilatar-se aquest gas, resulta que augmenta, encara que sigui d'una manera fictícia, la força ascensional de l'aparell, fent que aquest s'enlairi. Aleshores troba regions en les quals hi regna menys pressió i el gas s'escapa, produint-se una pèrdua que, més que inútil, és perjudicial, puix queda disminuït el radi d'acció del dirigible. Per això, per a evitar aquest enlairament perjudicial. és que es proposa el remei de poder augmentar el pes en els moments que el sol escalfa.

Per a resoldre aquest problema hi han diversos mètodes: un dels quals es funda en la condensació dels gasos d'escapada del motor, pel fet de que aquests pesen molt més que el combustible abans de cremar, ja que durant la combustió hi ha hagut combinació amb l'oxigen, pres de l'aire, per a formar àcid carbònic o aigua, i aquest oxigen incorporat té un pes molt superior al del carboni o al de l'hidrogen que formen els constituients químics del combustible. Amb aquesta finalitat, s'han construït condensadors en forma de rusc d'abelles, per a condensar els gasos

d'escapada, però s'ha topat amb la dificultat de que les superfícies de refredament, en estar en contacte amb aquells gasos, s'embruten, i queda disminuïda l'acció refrigerant.

Hi ha un altre procediment que consisteix en cremar l'hidrogen que s'escapa del globus i condensar després el producte de la combustió, sense que hi hagi por de que es dipositi brutícia sobre les superfícies del condensador. Queda encara per a realitzar un dispositiu que sigui veritablement pràctic per a poder alimentar el motor, quan calgui així, amb l'hidrogen escapat; per més que ja se'n han fet assaigs satisfactoris.

Ultra aquests problemes en resten de molt importants que esperen solució definitiva, tals com els següents: trobar un combustible menys inflamable i menys perillós que el petroli; crear una hèlix de pas variable, que pugui regular-se segons la velocitat de l'aeronau.

Un hidroplà geganti

Segons diu el periòdic *Yacht*, ha estat entregat al Centre d'Aviació Marítima de Chebourg, un gran hidroplà, batejat amb el nom de *Latham*.

Es tracta d'un enorme biplà, construït a Caudebec-en-Caux, que té 32 metres de punta a punta d'ales i pesa 7 tones. Pot embarcar 3 tones de material i porta 3 motors, d'una potència de 350 cavalls cada un. Marxa a la velocitat de 150 quilòmetres per hora.

El seu casc està dividit en 6 compartiments i la tripulació es composa de 2 pilots, 5 passatgers, 2 artillers i un telegrafista per a T. S. F.; ço és, 10 persones en total.

Pel que es veu, pot ésser considerat com l'hidroplà més gros que existeix actualment.

L'AVIACIÓ ALEMANYA

L'esforç alemany, pel que toca a la navegació aèria cada dia pren més increment. Els tècnics i els interessats en aquesta indústria, avui positivament formidable, dediquen especial atenció a la producció d'aquest país.

Darrerament, la casa Automòbil und Aviatik A. G. Leipzig-Autoblik ha construït el biplà R. III, nou gegant de l'aire, per a dedicar-lo al transport de passatgers i correu.

Aquest gran aparell pot portar 1,800 quilos de càrrega i el seu pes total és de 12,000 quilos. L'amplada de les ales és de 42'50 m. i la llargada total de l'aparell és de 22'50 m.

Porta 6 homes de tripulació (1 capità, 2 pilots, 2 mecànics i un steward. Hi ha lloc per 18 passatgers amb bagatges.

Porta essència per 7 hores de vol, equivalents a 875 kilòmetres amb una velocitat de 125 kilòmetres l'hora. L'enginy propulsor està format per quatre motors Beng de 250 H. P. de 6 cilindres.

La cabina de passatgers s'assembla molt a un vagó de tren. Aquest nou aparell és un model de confort, puix ultra la installació de la telegrafia sense fils, hi ha installat un magnífic lavabo.

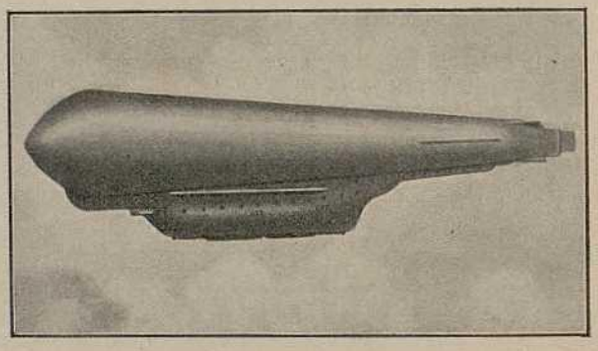
L'aplicació d'aparells més lleugers que l'aire és explotada també en gran escala. No fa gaire dies que els diaris donaven compte de la formació d'una nova Societat de Tràfec Aeri, el propòsit de la qual és establir diferents serveis amb els Estats neutrals i amb els que fins ara havien estat enemics i àdhuc amb Amèrica.

Segons notícies, la Companyia creu que podrà reduir la duració del viatge a Amèrica a quaranta vuit hores només.

La nova empresa utilitzarà un dirigible d'acer sistema rígid, tipus «Unger» perfeccionat, de forma reconstruïda i millorat amb una potència de càrrega de 50,000 quilos. El nou sistema és a base de tubs d'acer autògens que donen al dirigible una estabilitat especial i una seguretat absoluta.

DIRIGIBLES D'AIRE CALENT

Segons unes notes publicades per un magazine americà, actualment als Estats Units s'està construint un dirigible d'aire calent. L'enginyer inventor d'aquest nou enginy aeri ha aplicat el principi dels montgolfiers, és dir, l'aire de l'interior de l'aerostat és escalfat mitjançant escalfadors de petroli. La coberta d'aquest nou dirigible és enterament metàlica, feta d'una aleació lleugera i resistent feta a base d'alumini; la forma del dirigible és afuada, amb l'extremitat anterior més voluminosa per tal d'obtenir més facilitat de penetració a les capes atmosfèriques.



Projecte de dirigible a aire calent

La rigidesa és assegurada per un tub central que va de cap a cap de l'aparell, del qual arrenquen altres tubs en un dispositiu radial, com els raigs d'una roda de bicicleta. L'interior és dividit en 20 compartiments d'aire calent. La capacitat total de l'aparell és de 15,000 metres cúbics i la llargada total és de 118 metres. Cada compartiment interior és escalfat per un aparell de petroli. Per a evitar la pèrdua de calor a través de la coberta metàllica, aquesta és doblada i les dues cobertes estan separades per un espai de 10 centímetres, ple d'una matèria isoladora, respecte de la qual l'inventor es reserva el secret. El dirigible, doncs, és construït com una ampolla Termos.

Les maniobres ascensionals s'executen amb molta facilitat. Uns ventiladors, governats de la cabina del pilot estant, permeten introduir ràpidament un corrent d'aire fred a l'interior; aleshores, el dirigible es fa més pesat i baixa. D'altra banda, unes vàlvules que també es maniobren des de la cabina, permeten l'escapada de l'aire quan s'escalfa el volum interior per a fer-lo pujar.

Altra particularitat interessant d'aquest nou aparell és que el motor serà una màquina de vapor.

MERCAT DE CARBONS

Anglaterra:

Lloyd George, contestant al Comité Parlamentari del Congrés de les «Trade Unions» ia l'Executiu de la Federació de Miners, ha dit: «Estic preparat per a la compra dels drets de mines al Regne Unit, i a nacionalitzar els dipòsits de carbons, reservant una part de l'import de compra pel foment de les habitacions higièniques i altres millores en els districtes miners, delegant-hi el control estatal a cada districte.» Aquestes paraules semblen coincidir amb les tendències al trustisme desenrotllat a Anglaterra fa algun temps entre els negociants carboners. Així veiem que la Viscomtesa Rhondda, Seymour Barry i el conegut Llevellyn van adquirint tota mina, camp miner, fundicions i dipòsits des de 1918 disponibles i en previsió de la «compra de drets», de l'expropiació legal, s'han fet darrerament tractes amb poderoses cases com la «Cwmaman Steam Coal C°,», la «Imsarwerd Colliery C°.» de 5,000 àrees, la «Graigola Merthyr» amb la fàbrica de briquets, pagada en 10 milions de duros; la «Tower Colliery», «Aberdare Valley Coalfield» del Marquesat de Bute i les fàbriques «Lysagho» per les quals han pagat 25 milions de duros; la «Celtec Collieries» i d'altres han passat a les mans d'En Llewellyn, digne hereu dels famosos Lord Rhondda i Cecil Rodhes. No és estrany que la Federació minera del Treball es converteixi en una i única, contemplant aquest poderós «man of busines», agavellant mines cèltiques, eastàngliques i escoceses. ¿Qué en resultarà d'aquestes agavellades?

De totes maneres i després del mutu fracàs de Govern i Sindicats patronals i obrers, a conseqüència de la Gran Vaga d'indústries vitals, els preus dels carbons comencen a fixar-se per les «Clearing Houses» carboneres amb certa independència; els vapors comencen a deixar els ports carregats de carbons per l'exportació amb un retràs de dos mesos i no es veu llunyana la probabilitat d'exportacions a canvi de queviures. El famós vers d'En Rudyard Kipling cantant els vaixells que surten carregats de carbons per retornar amb queviures per la nació, tornarà a ésser una realitat joiosa.

Alguns vaixells detinguts durant l'última crisi han pogut sortir dels ports anglesos per Espanya i no es dubta que d'aquí endavant seran sovint despatxats alguns milers més de tones pels nostres ports.

La política de nòlits portada a terme pel Govern anglès és potser avui l'obstacle més enlairat de la carrera de l'exportació de carbons, política que influeix així mateix el comerç estranger.

Les «Clearing Houses», carboneres de Cardiff, Newcastle i Glasgow no s'atreveixen a cotitzar com abans i s'acontenten «number indexant» als preus passats.

Les següents estadístiques donen una idea pels càlculs futurs, influïts, com és natural, per les circumstàncies.

Carbons de vapor i gas: agost, setembre 1919. Els cribats grans Best Yorkshire i el cribat ordinari Yorkshire han estat prohibits així com el no cribat ordinari.

El Best Durtram cribat fob Sunderland cotitzat a 37 xelins al setembre 1918, ha pujat a 100 el mes passat.

El Cardiff gran, de 40 en 1918 a 85 actual.

El Best Blyth fob Blyth, de 37 a 95.

El Best Lancashire fob Liverpool, de 34 a 40.

El First Fife (port escocès), de 35 a 100.

El Tyne Crime, fob New Castle, de 36 a 90.

El Best escocès per navegació, de 37 a 86.

Els mateixos en carbons de gas pujen de 33-32-30 a 70-80-85.

Els carbons de casa, de 26 a 32.

Els carbons de port (bunkers), de 30 a 80 p. e. L'escocès de navegació, sense cribat, fob. Escòcia i el Cardiff Rhondda 2, de 30 a 62.

Sobre tots aquests es fan avui cotitzacions, amb ordres passades abans de la crisi minera. D'aquí vé no ésser possible cotitzacions al dia per exportacions. Considerant que la demanda és abundant d'arreu del món, és segur que els preus pujaran uns 10 xelins en poc temps. Tot dependrà dels nòlits i de la intervenció per ara del Govern. Estem segurs de donar cotitzacions serioses al pròxim número, segons les últimes impressions.

Nord-Amèrica:

Els miners que durant la Gran guerra havien obtingut un augment en els jornals d'un 50 per 100, demanen avui un 50 per 100 més, acompanyat de sis hores de treball i cinc dies laborables, amb doble jornal tot treball extraordinari.

Aquestes pretensions a les hores de suprema nenecessitat de produir extenen el pànic en els preus. Si bé els miners de l'antracita tenen un contracte de treball apart, tenint en compte que l'exportació és d'altres carbons que l'antracita es calcula que no més uns 20 milions de tones seran disponibles per exportar aquest hivern.

La Conferència Industrial no vol fer, com han fet els acerers, efectiu el reconeixement de les «Trade Unions Uniques» i sí solament aquelles formades pels propis operaris dins d'una mateixa mina. Els miners són interestatals a l'americana i no volen saber res de trusts miners internacionals sense solucionar el plantejament de l'organització laborista a base de Sindicat únic miner. D'aquí la vaga d'aquests dies a Baltimore, Pittsburgh, etc., avui complicada amb la general.

Solament França, que sembla ésser el país simpàtic per excellència dels Estats Units, malgrat el proteccionisme industrial de la primera, disfrutarà, pel que sembla, de l'aventatge de rebre 6 milions de tones de carbons industrials portats per vaixells americans.

La riquesa americana en carbons és grandiosa, però la seva hora d'invadir mercats encara no ha arribat. Es pot dir que els comerciants nord-americans de carbons cotitzen sols per ordres demanades per Governs o empreses molt poderoses.

La notícia d'haver declarat la vaga els miners nord-americans, malgrat les observacions del leader laborista Gompers i de les amenaces d'En Palmer,

primer procurador de la República Federal, traduïda als centres patronals com una veritable «acció bolxevista», ha revolucionat el mercat carboner. Amèrica, ja que els miners no volen acceptar el «Collective Cargaining» o regateig de patrons i obrers per arribar a un acord, ha declarat l'estat de perill de guerra per sis mesos, considerant el perill constant que per la vida nacional representen vagues tan magnes com les dels acerers, miners, treballadors dels molls, agraris del cotó, etc.

MISCEL·LÀNIA

ANGLATERRA

El túnel sota el Canal de la Mànega

El *Times* ha publicat una informació detallant una entrevista tinguda amb el primer ministre anglès per una comissió que el va visitar. Lloyd George ha declarat que el Govern va convenir en que ja no hi havia cap objecció política que s'oposés a la construcció del túnel sota el Canal de la Mànega. Afegí que també havien pogut ésser vençudes totes les dificultats d'ordre militar que s'havien presentat. Però el Govern abans d'adoptar una resolució definitiva, solicità l'informe de l'Almirallat, del ministeri de la Guerra i del departament de forces aèries, informes que s'esperen d'un moment a l'altre.

Segons un dels visitants, creia que el cost total serà de 32.000,000 de lliures, o sigui el doble del que es calculava abans de la guerra. Es mostrà també partidari del projecte francès, del qual ja en vàrem parlar temps enrera. Un altre visitant digué que l'obra hauria d'ésser empresa conjuntament pels Governs francès i anglès.

Sembla que la construcció del túnel serà definitivament un fet, tota vegada que ha desaparegut l'oposició dels elements militars i que motivà que ara fa uns deu anys no es construís el túnel. Actualment els elements militars en són partidaris per les ensenyances que els ha donat la guerra.

Augment dels nòlits del tonellatge controlat

A conseqüència d'una petició feta per la Cambra de Navegació, el «Shipping Controller», tracta d'augmentar els nòlits de tonellatge controlat, és a dir, sotmés a viatges determinats pel transport de mercaderies indispensables al país.

Aquest augment, reclamat insistentment pels armadors anglesos, s'ha fet necessari a causa de la puja dels preus del carbó i per les despeses que resulten dels retrasos de càrrega i descàrrega que se sofreixen a la major part dels ports.

Nou servei a les Bermudes

Havent adquirit la Societat «Furness. Withy and C.º» la flota de la «New-York Bermuda Line», s'ha establert la línia de Nova Iork a Bermudes, setmanal i desenal, segons les èpoques.

Les drassanes Yarrow

La casa Yarrow i C.ª, de Scotstoun, coneguts arreu del món com excellents constructors de torpillers ràpids, ha començat la construcció de vaixells mercants fins a 5,000 tones de pes mort, moguts per màquines alternes, turbines o bé motors a petroli.

S'estan construint ja dos vapors de 3,500 tones de pes mort.

Els nous paquebots de la «White Star Line»

El paquebot *Homeric*, de la «Wite Star Line», començat en 1914 i suspès durant la guerra, podrà ésser llançat d'aquí pocs mesos. Aquest vaixell, de 35,000 tones, assolirà una velocitat de 20 a 21 nusos.

La mateixa Companyia ha adoptat dos tipus de vaixells, de 15,000 i 16,500 tones aproximadament, per substituir les unitats perdudes durant la guerra.

ITÀLIA

Vapors comprats a Anglaterra

Itàlia ha comprat al «Shipping Controller» anglès 46 vapors *Standards*, representant unes 170,000 tones brutes. Cal afegir demés 10 vaixells *fabricats*, de prop de 10,750 tones de pes mort cada un, que són actualment en construcció a les drassanes nacionals de Chepstow i a les drassanes de la Companyia Furness, d'Haverton-Hill-ou-Tees, també venuts a Itàlia pel «Shipping Controller», a raó de prop de 290,000 lliures cada un.

GRÈCIA

Compra d'un vapor

La casa Pandelli germans, del Pireu, ha encomanat un vapor a les drassanes Richardson Duk i C.ª, de Stockton-ou-Tees, de 7,450 tones de pes mort, el qual serà entregat per l'abril de 1920 i costarà 260,000 lliures.

POLÒNIA

Pel monopoli de la navegació del Vístula

Els periòdics anglesos han acollit la notícia de que una Companyia anglesa ha ofert 200 milions de marcs al Govern polonès a canvi del monopoli de la navegació del Vístula, durant 30 anys.

L'oferta no ha estat acceptada fins ara pel Govern de Polònia, i és difícil ho sigui tota vegada que, segons el tractat de pau, el Vístula ha d'ésser internacionalitzat.

ALEMANYA

L'èxode del personal tècnic

Els Estats Units i el Japó ofereixen bones collocacions als elements tècnics alemanys de totes professions.

Havent augmentat tant la Marina mercant dels Estats Units i no podent-se improvitzar el personal corresponent, els armadors recluten personal d'arreu del món.

A Hamburg, el reclutament de gent de mar de totes categories és important, i vapors que arriben allí amb personal de coberta i màquina que fan el primer viatge, amb molta inexperiència, procuren buscar-se el personal necessari per a fer la navegació segura.

Mort del promotor de la navegació comercial submarina

Ha mort el Dr. Alfred Solsmaunque. Fou el promotor de la campanya pel desenrotllament de la navegació comercial submarina durant la guerra. Junt amb el Dr. Heinecken, director de la *Norddeutscher Lloyd*, construí els submarins *Deutschland* i *Bremen*.

VÀRIA

Explicació

A causa de la declaració del locaut sofriren interrupció els treballs de la impremta, impossibilitant-nos això de publicar el número corresponent al 10 d'aquest mes.

Esperem que els lectors es faran càrrec de les causes de la interrupció.

La Junta Consultiva

Ha estat convocada pel dia 9 de desembre la Junta Consultiva de la Direcció General de Navegació i Pesca Marítima, a l'objecte de constituir-se i celebrar les sessions corresponents per a tractar de diversos assumptes.

Una emissió

La Companyia General de Carbons de la nostra ciutat, la solvencia de la qual és prou regoneguda, en la sessió general celebrada el 6 de novembre acordà l'emissió de deu mil bons, dels quals se'n llencen a subscripció sis mil a títol preferent.

Les subscripcions s'admeten als principals establiments bancaris.

El locaut i la vaga

El port sofrí les conseqüències del locaut. Les operacions de càrrega i descàrrega foren sospeses, excepte en casos de queviures necessaris pel consum. El moviment d'entrades i sortides quedà reduïdíssim.

El succés més important registrat fou que dugues barques de pesca trobaren un pailebot que navegava sense govern. Uns pescadors es quedaren a vigilar-lo i altres avisaren als pràctics del port. A l'endemà sortia un remolcador per remolcar-lo però no fou trobat en lloc. Després es va saber que els pescadors que el vigilaven l'havien hagut d'abandonar a unes vint milles de Torredembarra. Al mateix dia es trobaren uns quants bocois d'oli a la punta del Llobregat i que se suposa eren del pailebot.

El veler sembla que es tractava del *Caribe II*, que se'n anà a fons per haver-lo abordat un vapor anglès. Els nàufregs foren duts al port pel mateix vapor.

A conseqüència de les bases firmades entre patrons i obrers es creia que s'acabaria la vaga del personal nàutic, que ja fa tres mesos que dura, però la ruptura de la Comissió mixta és causa segurament de que els marins no hagin renuat el treball.

Una embarrancada

El vapor *Malveira*, de la casa Wenceslao Gonzàlez Garra, embarrancà prop d'Agde. El vapor quedà damunt l'arena i a causa del mal temps s'han retrassat els treballs de salvament. Es creu, però, que podrà ésser posat a flotació.

El pailebot «Rosalina»

Ha estat llançat a les drassanes Pellicer de Mataró el pailebot *Rosalina*. El nou veler ha quedat fondejat al nostre port, en el qual li serà muntat l'aparell i després empendrà el primer viatge a Amèrica.

Llançament a Càdiz

A les drassanes Echevarrieta de Càdiz ha estat llançat el vapor *Cabo Espartel*, destinat a la companyia Ibarra de Sevilla. Mideix 104 metres d'eslora, 14 i mig de mànega i 26 de puntal, amb un tonellatge de càrrega de 5,750 tones.

Un altre vapor que es construeix del mateix tipus serà destinat, junt amb el *Cabo Espartel* al tràfec de càrrega amb Amèrica.

El veler «La Niña»

El veler *La Niña* que fou llançat a les drassanes de D. Josep M. Rodríguez de Villaviciosa, ha realitzat proves al port de Gijón després d'haver-li estat muntat l'aparell. Les proves donaren bon resultat, entrant el nou veler al Musel per a carregar de carbó. El veler *La Niña* és el més gros construït a Astúries. Porta un motor auxiliar marca «Wolveime», de 100 cavalls, desenrotllant una marxa de sis a set millers.

Sinistre marítim

Comuniquen de Gijón que el vapor carboner *España*, que fa comerç de cabotatge entre Rivadesella, Bilbao i San Sebastian, en arribar davant de Villahornes, perdé el govern a causa del gran temporal que regnava en el mar.

Des de les vuit del matí començà a demanar auxili i com que ningú acudia a prestar-l'hi i el vaixell amenaçava enfonsar-se, un mariner del vaixell es tirà a l'aigua, amb gran perill de la seva vida, i arribà nedant a Villahornes, on utilitzà el telèfon del ferrocarril, per a demanar auxili a Llanes i Rivadesella.

D'aquest últim punt sortiren dues llanxes de vapor, que salvaren la tripulació de l'*España*, quedant el vaixell embarrancat a prop de la costa.

El mariner nedador estigué quatre hores sense poder parlar.

El seu comportament heroic fou molt elogiat.

Els consignataris

Es fan els treballs preparatoris de la constitució d'una entitat que acobli els consignataris d'aquest port, puix actualment no tenen personalitat collectiva.

Aquesta iniciativa sorgí d'algunes reunions celebrades al local de l'Associació de Naviliers del Mediterrani.

Compra d'un vapor

La casa Fills de Barreras, de Gijón, ha adquirit un vapor que s'està construïnt a unes drassanes angleses. Es calcula que serà remès a mitjans de l'any vinent. El preu estipulat és a l'entorn de 40 lliures la tona de pes mort.

El «Domingo Mumbrú»

El vapor *Domingo Mumbrú*, de la casa del mateix nom, construït l'any 1874, amb un tonellatge brut de 1,207 tones, 807 de netes i 2,150 de pes mort, ha estat venut per 1.400,000 pessetes a uns armadors de la nostra ciutat.

Altra Companyia fusionada

A més de la fusió de les Companyies Iturri i Ibai, de Bilbao, s'han fusionat també les Companyies Izarra i Elcano, també de Bilbao.

La «Vasco-Valenciana de Navegación»

A conseqüència dels treballs que es feien a Madrid, s'ha constituït la nova Companyia «Vasco-Valenciana de Navegación», havent-se firmat a Bilbao l'escriptura de l'entitat que té un capital de cinc milions.

Aquesta Companyia ha adquirit els cinc vapors construïts per les drassanes Echevarrieta, de Càdiz, i en comprarà un altre de més tonellatge.

El Consell d'Administració ha quedat constituït com segueix: D. Joan Núñez, president; D. Rufi d'Orbe, vispresident; D. Eduard Salazar, secretari; D. Daniel Mendialdúa i D. Josep Samaiguero, vocals, i els senyors Sanglanés i Orbe, gerents.

El vapor «Covadonga»

A les drassanes dels senyors Diez Méndez i Acero, de Navia, s'ha construït el vapor *Covadonga*, el qual ha realitzat proves amb tota perfecció, obtenint una velocitat de vuit-nou milles. En la construcció s'han empleat fustes de roure. Mideix 23'90 metres d'eslora; mànega, 5'49; puntal, 2'53 metres.

El *Covadonga* serà destinat a cabotatge. Sembla que els constructors i armadors volen ampliar els negocis, posant-se aviat la quilla d'un altre vapor més gros.

La flota mercant espanyola

La Direcció general de Navegació i Pesca ha publicat la relació oficial dels vaixells de guerra i mercants que posseeix Espanya.

Segons aquesta estadística, la Marina mercant espanyola constava en el primer de gener dels següents vaixells de més de 50 tones:

475 vapors amb un total de 691,498 tones.

448 velers amb un total de 74,940.

En conjunt, 923 vaixells amb 766,468 tones.

Des del primer de gener fins al mes d'agost s'han inscrit i abanderat a Espanya 33 vaixells amb un total de 14,958 tones, dels quals 12 són de vapor i 21 de vela.

Durant el mateix espai de temps desapareixeren un vapor i tres velers, que representen una pèrdua de 500 tones.

Així, doncs, la marina mercant espanyola ha augmentat de 29 vaixells, amb un total de 14,458 tones, essent, per tant, els seus totals de 952 vaixells i 780,926 tones.

Vapor comprat

El senyor Martínez Sancho, de la nostra ciutat, ha adquirit el vapor *Cabo Roche*, de la Companyia Ibarra, a raó de 760 pessetes la tona de pes mort. Aquest vaixell fou construït l'any 1877 i té 842 tones de registre brut; 535 de registre net i 1,075 de pes mort.

Sembla que el *Cabo Roche* passarà a formar part d'una entitat anònima a la qual pertany el comprador.

El port de Constantinoble

Havent tramès al Govern espanyol el ministre plenipotenciari d'Espanya a Constantinoble el reglament interaliat de dit port per les autoritats aliades, el ministeri d'Estat l'ha traduït i publicat.

Porta el reglament interaliat del port, la llista de les penyores, les tarifes de pilotatges i els fondejadors de l'interior del port.

Els vaixells que entrin a Constantinoble hauran d'ésser controlat pels capitans del port aliat. La regència de la base naval de Constantinoble queda a càrrec de les autoritats franceses.

Les construccions navals

A les drassanes Riera, de Gijón, ha tingut lloc amb tota felicitat el llançament del vapor *Xaquin*, quint dels construïts en dit establiment.

El tipus del vapor ha estat perfeccionat, en comparança amb els anteriors. El *Xaquin* té les següents característiques: Eslora, 4'53 metres; mànega, 7'4; puntal, 4'65 i calat, 3'73. Tonellatge total 665. És de casc d'acer i posseeix tanc de llast; consta de dues escotilles per a descàrrega, servida amb maquinetes amb tres puntals amb molinet i cabrestant a vapor per a facilitar les maniobres.

La màquina que porta és nova i de triple expansió, de 250 cavalls indicats i calderes també noves. Tant la màquina com la caldera han estat construïdes a les drassanes, així com totes les demés màquines auxiliars.

El nou vapor serà classificat pel «Bureau Veritas», amb la distinció més alta.

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

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I — BARCELONA 30 NOVEMBRE DE 1919 — NÚM. 29

SURT ELS DIES 10, 20 I 30 DE CADA MES

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

S. A. NAVILERA ESPANYOLA

Plaça Medinaceli, 5 : Barcelona

FLOTA DE LA COMPANYIA

Pailebot	MANRESA,	de	150	tones
Vapor	NONA	»	100	»
»	OLESA	»	1,100	»
»	CERVERA	»	1,100	»

EN CONSTRUCCIÓ

Vapor	«X»	de	1,100	tones
»	«X»	»	2,500	»
»	«X»	»	2,500	»

SERVEIS DE CABOTATGE PER AL TRANSPORT DE CARBÓ

DOMINGO MUMBRÚ

NAVILIER I CONSIGNATARI

LINIA REGULAR ENTRE ESPANYA I ELS ESTATS UNITS

Direcció Telegràfica i Telefònica: DOBRÚ - Passeig Colom, 11 - Tel. A. 1960

Empreses i Construccions Navals

Societat Anònima

...

CONSTRUCCIONS DE VAIXELLS DE FUSTA I TOTA MENA D'EMBARCACIONS

Drassanes a Vilassar de Mar

Oficines: CORTS, 658
TELEFON A. 3638
BARCELONA

BARCELONESA DE NAVEGACIÓ, S. A.

SERVEIS COMERCIALS

Direcció Telegràfica i Telefònica: VILLARONA

RAMBLA SANTA MONICA, 7 - Telefon 5500 A. - BARCELONA

FABREGAS I GARCIAS

ARMADORS I CONSIGNATARIS
TARRAGONA - BARCELONA

PLAÇA OLÓZAGA, N.° 11 - Telèfon 39
Direcció telegràfica i telefònica "Fabrecas"
TARRAGONA

PASSEIG COLOM, 9 - Entr. PLATA, 4, pral.
TELÉFONS: 2501 A - Per a conferències: 4131 A
Direcció telegràfica i telefònica "Fabrecias"
BARCELONA

COMPANYIA TRANSMEDITERRANIA

Estatge social: BARCELONA, Passatge del Comerç, 1 i 3 - Representació a MADRID, Plaça de les Corts, número 6

SERVEIS COMERCIALS

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

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

Línia de Barcelona - Sevilla

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

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

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

W. GONZÁLEZ GARRA

ARMADOR - STEAMSHIP OWNER
CONSIGNATARI - CARBONS

VILLAGARCIA
(PONTEVEDRA)

BARCELONA
RBLA. STA. MÓNICA, 12 - TEL. 3515 A

T. MALLOL BOSCH

ARMADOR I CONSIGNATARI

Passeig de Colom, núm. 17 - BARCELONA

ISLENYA MARITIMA

SERVEI OFICIAL DE COMUNICACIONS MARÍTIMES DE BALEARS

VAPORS

REY JAIME I :: MALLORCA :: REY JAIME II :: BELLVER :: BALEAR
CATALUÑA :: ISLEÑO :: LULIO :: CIUDAD DE PALMA :: FORMENTERA

SERVEI INTERINSULAR

Mallorca-Mahó.—Dilluns i Dimecres
Mallorca-Ciutadella.—Diumenges i Dimecres
Mahó-Mallorca-Eivissa.—Dimarts i Dilluns
Ciutadella-Mallorca.—Dissabtes
Ciutadella-Alcúdia.—Dilluns
Mallorca-Eivissa.—Dimarts i Dijous
Eivissa-Mallorca-Mahó.—Dissabtes
Eivissa-Mallorca.—Dijous
Mallorca-Cabrera.—Dimecres i Divendres
Cabrera-Mallorca.—Dimecres i Divendres
Eivissa-Formentera.—Dimarts, Dijous, Disbts.
Formentera-Eivissa.—Dimarts, Dijous, Disbts.

SERVEI AMB EL CONTINENT

Sortides de Mallorca *Cap a Barcelona:* Dilluns, Dimecres, Diumenges i Divendres.
Cap a València: Dijous.—*Cap a Alacant:* Dimarts.
Sortides de Mahó
Cap a Barcelona: Dilluns, Dimarts i Dijous.
Sortides de Ciutadilla *Cap a Barcelona:* Disbts.
Sortides de Eivissa
Cap a Alacant: Dimarts.—*Cap a València:* Dijous.
Sortides de Barcelona *Cap a Mallorca:* Dimarts, Divendres, Diumenges i Dimecres.
Cap a Mahó: Dimecres, Divendres i Diumenges.
Sortides de València
Cap a Eivissa-Mallorca-Mahó: Dissabtes.
Ports. d'Alacant *Cap a Eivissa-Mallorca:* Dijous

Oficines a Barcelona: Rambla de Santa Mònica, núm. 30

HISPANIA MARITIMA, S. A.

COMPANYIA DE NAVEGACIÓ

DIRECTOR EN CAP: ENRIC VILA MARIEGES

Carrer Josep A. Clavé, 25, pral. - BARCELONA - Telèfon A. 725
Cable, Telegrames i Telefonemes: HISPATIMA : Clave A. B. C. 5.ª Edició

FLOTA DE LA COMPANYIA

DAMIANA	341	tones
VILA	424	„
CRISTÓBAL	425	„
MARIEGES	442	„
MARQUET	700	„

Grans Drassanes a Vilajoiosa (Alacant), en les quals, ultra les construccions per a la Companyia, existeixen importants estocs de material i grades disposables per a la construcció de velers de tots tonellatges

CONSIGNACIONS I NOLIEJAMENTS :: SECCIÓ COMERCIAL :: IMPORTACIÓ :: EXPORTACIÓ

TAYÀ LINE

CABLE ADRESS
= TAYA =

FLOTA

s/s JOSEP TAYÀ	TERESA TAYÀ	PRÍNCEP DE VIANA
ROGER DE LLÚRIA	JAUME D'URGELL	JOAN FIVALLER
P. CLARÍS	CAPITÀ REVUELTA	GUILLEM DE MONTCADA
JOSEPA RAICH	JOSEP LLOPART	REI MARTÍ I
RITA TAYÀ	J. TAYÀ RAICH	

LÍNIES RÁPIDES DE PASSATGERS

Servei regular setmanal entre Barcelona i Gènova, acceptant aiximateix càrrega

LÍNIES DE CÁRREGA

Servei quinzenal entre els ports espanyols del Mediterrani i Liverpool
Servei mensual entre els ports espanyols del Mediterrani i Nova Iork

LÍNIES RÁPIDES DE PASSATGERS A LES ANTILLES

Servei regular mensual rapidíssim, admetent passatge en **primera, segona** i **tercera** classe, sortint el 25 de Barcelona, el 26 de València, el 28 de Màlaga i el dia 2 de Canàries, per a l'Havana i Estats Units, acceptant també càrrega

ALTRES SERVEIS ESPECIALS

Els nostres vapors, curosament acondicionats, van proveïts de tots els avenços moderns: **Restaurant de primer ordre** amb taules apart, **Bar, Diner-Concert, Telegrafia Marconi, Banys,** etc.

Per als passatgers de **tercera classe** s'han habilitat grans departaments, cuidant de que puguin efectuar-se els viatges en condicions immillorables. Hi ha **Cantina, Lavabo** i **Enfermeria** per al servei dels passatgers de **tercera classe.**
L'alimentació (cuina espanyola) és sana, variada i abundant.

Totes les nostres agències estan autoritzades per a despatxar bitllets als senyors passatgers
Per a serveis especials en combinació amb les línies establertes, transbords, etc., etc., dirigir-se a les agències de la Companyia

BARCELONA. — A. Clavé, 2. Apartat 452. Telèfons, 3026, 841, 5506 i 5507. — VALÈNCIA. — Avenida del puerto, 336 (Grao). Telèfon, 3348. — MADRID. — Conde Xiquena, 8. Telèfon, 8149. — ALACANT. — Sagasta, n.º 9. Apartat, 74. Telèfon, n.º 308. — SEVILLA. — Teodosio, n.º 16. Apartat, 21. — PALMA. — Marina, 1. — BILBAO. — Granvia, 35. Telèfon, 1963. — PASAJES. — Muelle Herrera. Telèfon, 2016. — TARRAGONA. — Plaça Olòzaga, 3. Telèfon, 308. — MALAGA. — Alameda Principal, 19. — ZARAGOZA. — Jaime I, 68. Telèfon, 1052. — LISBOA. — Vasco de Gama, 33 a 37. Telèfon, 4290. — NOVA ORLEANS. — Cusach Building.-Room, 43 i 44. P. O. Box 929. Telephone Long Distance 224. — MOBILE A. L. A. — 426 City Bank Building P. O. Box 1021. — JACKSONVILLE. — 1017, Heard Nat. Bidg. — LA HAVANA. — Oficios, 33. — NOVA IORK. — 11 Broadway, Suite 1266-7. — LIVERPOOL. — 28, Chapel Street Chambers North. — GENOVA. — Portici Vittorio Emmanuele, 2.

ANTIGA CASA HOMS

LA MILLOR EXPOSICIÓ DE BARCELONA
MOBLES DE TOTS ESTILS I CLASSES
VERITABLES PREUS DE FÁBRICA

ANTIGA CASA HOMS : PELAYO, 50

ALEGRET, GRAU I Cª

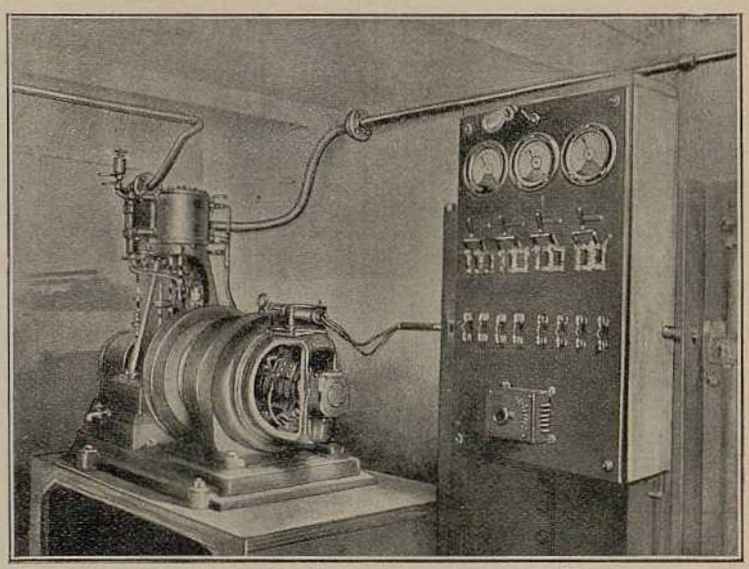
NÁPOLS, 178 : BARCELONA

Telèfon S. P. 345 :: Direcció telegràfica i telefònica: «Alerta»

MAQUINARIA
ELECTRICITAT

Suministre de dinamos acoblades per a vaixells, de procedència anglesa, iguals a les empleades per l'Almirallat anglès, ministeri de la Guerra, ministeri d'Aviació, Oficines de les Indies, etc., de la Gran Bretanya, Marina Reial italiana i Companyia de telegrafia sense fils «Marconi».

Especialitat en installacions i apariacions marítimes



Grup electrogen disposat a màquina a vapor, acoblat directament a una dinamo, tipus anglès, suministrat per al vapor «Achuri», de la Companyia Marítima «Bilbao»

COMPANYIA BASCO-CATALANA, S. A.

Direcció telegràfica i telefònica:

CATAVASCO - BARCELONA
VASCATALÁN - MADRID
VASCATALÁN - BILBAO
VASCATALÁN - LAS PALMAS

CONSIGNATARIS DE VAIXELLS
FLETAMENTS I SEGURS MARÍTIMS : IMPORTACIÓ I EXPORTACIÓ : CARBONS MINERALS

Sucursals:

MADRID
LAS PALMAS
BILBAO

OFICINES CENTRALS: CARRER JOSEP A. CLAVÉ, 6 : BARCELONA : TELÉFON 3863 A