

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 20 DE DESEMBRE DE 1919

NÚM. 31

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'EMANCIPACIÓ DEL PROTEGIT

Una de les conseqüències que aquesta guerra ha portat és l'emancipació de molts pobles que estaven sotmesos a Estats centralistes i el fet de l'emancipació hem vist, demés, com s'assolia en altres aspectes que els de la independència política.

Anglaterra, entre els seus dominis colonials té el Canadà, l'Austràlia, l'Egipte, la India i l'Àfrica del Sud. Doncs bé; totes aquestes colònies s'estan emancipant de la protecció en què fins ara havien viscut i, com és molt natural, una de les branques que contribueixen molt a l'emancipació d'un poble, la vida marítima, s'hi desenrotlla d'una manera puixant.

L'estat floreixent de les construccions navals al Canadà i l'Austràlia ha donat per resultat no solament la possessió de la marina mercant que consideren necessària, sinó que admeten contractes per a l'estranger.

Quelcom semblant ocorre també en aquests països pel que fa referència a les comunicacions marítimes, activitats que s'estenen així mateix a la India i l'Àfrica del Sud, amb poderoses Companyies i elements que no és possible reduir-los amb cap competència.

El fenomen de l'emancipació marítima d'aquestes colònies ha estat un tema de profunda meditació a Anglaterra, i molts elements no han pogut evitar de mostrar llur irritació, tota vegada que aquestes flotes colonials que ara es formen no deixaran de produir una influència decisiva dintre el marge de negocis de les grans Companyies angleses que fins ara monopolitzaven el comerç d'importació i exportació de les colònies.

Es indubtable que la causa més fonamental que ha motivat la creació d'aquestes grans empreses marítimes colonials és l'haver arribat cada un d'aquests països a la major edat, si no en el nivell general d'Europa, al menys en el de bon nombre d'Estat, provocant això el desig vivíssim d'assolir la independència econòmica, arribant més tard, tal vegada, a la independència espiritual.

Però creiem que altres factors importants po-

den haver contribuït a la creació d'aquestes activitats i és per una banda l'escassetat de comunicacions que han sofert durant la guerra i per l'altra la manca de possibilitat de que un cop terminada aquesta es poguessin veure assortits de serveis de vaixells com convenen a llurs necessitats. També un afany de contribuir a la victòria pot haver estimulat aquests esforços, els quals ara s'han tornat contra els mateixos que en plena lluita els alenaven.

Tot aquest conjunt de causes ha dut la conseqüència de que els armadors anglesos es trobin avui davant d'un concurrent perillós als mercats que fins ara havien dominat, i això, unit al recel amb que guaiten els progressos dels nord-americans i els japonesos, contribueix a que les preocupacions per a salvar-se d'aquests obstacles siguin cada dia més agudes.

Referint-se a aquesta mateixa qüestió i prenent peu de l'esperit que anima als naturals de les colònies franceses de Madagascar i La Reunion d'imitar l'exemple dels colonials britànics, ha suggerit al director del *Journal de la Marine Marchande*, M. Moreux, la idea de proposar una intel·ligència entre els armadors metropolitans francesos i els colonials. Creiem que no altra solució hauran d'adoptar els armadors britànics, perquè voler anorrear les iniciatives colonials amb una competència ruïnosa és caminar directament a la fallida.

Trobaríem amb aquest ressorgiment colonial una demostració millor per a justificar la possessió pròpia dels elements indispensables, si es vol obtenir que no s'hagi de viure supeditat a les conveniències dels altres? Creiem que aquest acte de patriotisme pràctic que donen les colònies angleses i algunes franceses, són arguments d'un gran profit per a treure'n ensenyances.

Amb elles hauríem de veure com amb flotes d'altres llocs se'ns emporten terres enllà riqueses que tant podrien contribuir a la nostra prosperitat.

R.

FARS SUBMARINS

Es indiscutible que els fars destinats a orientar als navegants no compleixen actualment, malgrat la gran potència lumínica dels mateixos, de manera del tot satisfactòria, el fi pel que varen ésser creats, sobretot en les costes en les quals sovintegen les tempestes i les boires.

No hi ha pas dubte que per potent que sigui la llum d'un far, en cas d'una forta i baixa nuvolada o d'una boira espessa, el seu raig de llum sols es veu des de molt poca distància del mateix.

Si bé és veritat que molts fars, en els punts de major perill, estan proveïts de senyals acústiques (canons, sirenes o campanes), no és gens difícil de comprendre que si el vent va dirigit des del vaixell al far, molt difícilment el so avisador podrà arribar a ésser apercibut amb temps pel vaixell que es trobi a la seva proximitat.

Per a reparar aquesta dificultat, han estat instal·lades en alguns llocs les campanes submarines, ço és, unes campanes fondejades a certa profunditat i mogudes per dispositius que donen cada espai de temps determinat un nombre de campanades. Segons el nombre i l'interval entre elles, tot vaixell que disposi d'un aparell microfònic apropiat per oir les campanades, coneix de manera certa que es troba dintre una zona determinada, la d'acció de la campana, ja que totes elles, com passa amb els fars terrestres, tenen un distintiu.

No pot el vaixell precisar a quina distància es troba de la campana, ni a quina direcció aquella li assenyala, però el saber amb certesa que es troba dintre una superfície circular no molt gran, representa una aproximació molt apreciable de la seva exacta situació. Es cosa sabuda que el so es transmet molt millor per l'aigua que per l'aire, la qual cosa fa que les campanes submarines es deixen sentir a algunes milles de distància. Com que la velocitat del so és moltíssim superior a la màxima que pugui tenir la corrent, aquesta no influeix de manera sensible en la distància de percepció de la campana.

Té l'inconvenient aquest sistema de necessitar personal aciençat, atent i haver d'emplear aparells de recepció molt sensibles i delicats, de manera que no és difícil si no es té amb ells una cura extremada, que una petita avaria els faci del tot inservibles.

Fa alguns anys que en una revista professional, el *Boletín del Fomento de la Marina Española*, en un treball titolat «Es possible un nou sistema de Fars?», deia que per poder fixar d'una manera exacta la situació d'un vaixell, encara que fos en mig dels majors temporals i boires, era convenient la instal·lació de fars submarines.

El crescent nombre de vaixells que continuament es perden per encallada, ens fa insistir avui sobre el mateix punt, ja que la quasi totalitat de pèrdues no es poden atribuir a manca de coneixements dels marins i sí solament a la impossibilitat en que aquells es troben de poder conèixer amb exactitud llur situació.

De moment creiem que els fars submarines, tal com els entenem, haurien d'instalar-se en els llocs més exposats a boires i en els que pel poc fons del mar

els vaixells es veuen obligats a passar a gran distància de la costa, i per tant dels fars terrestres, cosa que fa que aquests siguin difícils de reconèixer per poca nuvolada o boira que hi hagi.

Se'ns dirà que per evitar això s'han instal·lat les «chatas», és a dir, fars flotants muntats sobre vaixells fortament fondejats, mes aquests fars són encara de molta menor potència lumínica i de molt menys alcans que els terrestres.

Per assenyalar durant el dia la seva posició, en lloc d'un vaixell, d'una «chata», una bona boia ben caracteritzada complirà plenament la seva tasca.

I en què hauria de consistir un far submari? Molt senzillament: quasi igual — amb construcció apropiada — com és un far terrestre per avions.

Així com ara existeix el turment, l'angoixa de voler descobrir un far quan un es creu dintre el seu alcans, amb els fars submarines n'hi hauria prou amb veure com la superfície del mar es tornaria lluminosa per a saber instantàniament que el vaixell es troba sobre un far.

Per això serien suficients uns nuclis lluminosos amb les làmpares necessàries i fondejats a la profunditat indispensable per a evitar que els vaixells en baixa mar topessin amb ells. L'electricitat redueix el problema a una simplicitat extraordinària.

Cada far hauria de formar una línia de la longitud que la pràctica aconsellés i ella mateixa indicaria el nombre de nuclis necessaris, els quals per la senyal característica (ocultacions o il·luminacions, o siguin apagades o enceses de llum), caldria que fossin sincrònics.

Després de la senyal característica del far, serien convenients ocultacions o il·luminacions cada 10, 20, 30, etc., segons, i cada nucli tindria una senyal pròpia, número o lletra, la qual cosa permetria, ja que aquesta podria ésser rapidíssima, conèixer sense cap càlcul la situació exacta del vaixell mirant solament la carta de navegació. Si així es volgués, de dia unes boires numerades farien el mateix efecte.

Com més negra fos la nit i més espessa la boira, millor resultaria la lluminositat de l'aigua quan el vaixell es trobés sobre el far. En nits de lluna també es veuria, encara que amb bon temps se'n podria prescindir.

Com que és cosa sabuda que a no molts metres de profunditat l'aigua del mar es manté tranquil·la, per agitada que estigui la superfície, no hi hauria cap perill que els temporals malmetessin la instal·lació.

Per assegurar el servei es podria implantar la doble làmpara automàtica, tal com es fa des dels començaments de l'enllumenat elèctric a bord del vaixell pels llums de situació.

Això ja entra dintre la construcció, i sols volem avui donar la idea sense ficar-nos en detalls d'execució que d'altra part, no creiem fossin molt difícils ni complicats.

Estem fermament convençuts que, de seguir-se el sistema, a més de simplificar la navegació, s'evitarien moltíssimes pèrdues de vides i de vaixells.

JAUME FONT MAS

EXPLORACIONS POLARS EN PROJECTE

Com diu molt bé en William S. Bruce, en la seva interessant obreta *Exploració Polar*, (1) sembla que el món s'esquifeix, per tal que en el nostre globus queden molt poques regions que no hagin estat veritablement explorades o, quan menys, travessades; ço que fa que avui dia no es consideri com a exploració seriosa una cursa a través de l'Àfrica en automòbil o el que s'ha anomenat, amb raó, l'«infantívola cacera del Pol». I és clar, encara que la ciència pot esperar molt del que queda per a fer, succeeix que la gent, no atinant prou bé amb ço que tan mateix se'n pot obtenir de profitós, comença a considerar com a empreses relativament inútils els viatgers a les regions dels Pols; i una expedició polar qualsevol té poques probabilitats de reunir els cabals necessaris, si no es fa assaber per endavant, que amb ella hi anirà una comissió d'entesos que es dedicarà a fer tal o qual investigació científica i que probablement s'obtin- dran resultats determinats, d'interès.

Es comprèn que la gent pensi així, ja que després dels viatges fets al Nord, abans del segle XIX per En Davis, Barentz, Hudson, Baffin i Behring, a la recerca d'una comunicació entre l'Atlàntic i el Pacífic, les exploracions polars han estat molt nombroses, iniciant-se l'any 1818, amb els viatges d'En Ross a les regions àrtiques, una època brillant, que ha continuat fins els nostres temps, puix tots tenim encara presents les d'En Nansen, Príncep de Mònac, Duc dels Abruzos, Cagni, Toll, Amunsen i Peary al Pol Nord i les d'En Charcot, Scott, Bruce, Mawson i Shackleton, dirigides a les regions australs. Època feconda en descobertes importants, ja que aquestes expedicions, comptant cada cop amb major experiència i, naturalment, amb millors elements per a lluitar amb les dificultats sens fi inherents a empreses tan atrevides, han estat, gairebé totes, de caràcter científic i moltes han estat patrocinades pels governs dels països més avençats.

S'ha anat molt endavant i alguns d'aquests viatges assenyalen fites memorables per l'avenç de les ciències físiques i naturals i particularment en ço que toca a la Geografia i Oceanografia. Només cal esmentar, entre molts altres resultats interessants en tots els ordres de la ciència, que, gràcies a l'expedició d'En Nansen a bord del *France* (1893), es va revelar que dessota els bancs de glaç del Pol Nord hi havia un mar de més de 3.000 metres de fondària i es va comprovar l'existència d'una gran corrent marítima polar, i que es deu a les exploracions més recents de les regions antàrtiques la determinació i establiment definitiu de l'existència d'un continent vastíssim (més extens que Europa i Austràlia juntes) de més de 3.000 metres d'altitud, en mig del qual ha d'estar situat el Pol Sud geogràfic, circumstància aquesta que, combinada amb la d'existir un mar profund en el casquet polar àrtic, ha donat lloc a deduccions de gran transcendència sobre la veritable forma de l'escorça de la Terra.

(1) Vegi's el segon volum de la *Enciclopèdia Catalana*.

Però la Ciència encara té dret a esperar que les exploracions futures, sobre tot si es dediquen a fer el que en podríem dir monografies, li aportin donades de força interès, tant sota el punt de mira de la Geografia com de la Meteorologia, la qual té problemes plantejats, que afecten també a la Oceanografia i, per tant, a la Navegació, la solució dels quals radica en aquelles regions. Per això calia esperar que s'organitzessin noves exploracions, bell punt el restament de la pau dongués temps per a dedicar-s'hi. I així és; puix, segons indica *Le Mouvement Geographique*, a Anglaterra s'està preparant una expedició antàrtica, sota el nom de «British Imperial Antarctic Expedition», dirigida per Mr. John Cape, la qual, per la cura amb que se la prepara, per l'amplitud del seu programa i pel prestigi del Director, (Mr. Cape havia prèss part en l'expedició d'En Shackleton), desperta gran interès en els centres científics i marítims de totes les parts del món.

Si es segueix el pla actualment establert, l'expedició sortirà de Nova Zelanda, amb el vaixell *Terra Nova*, el juliol del 1920 per arribar a New Harbour, tocant a la gran barrera del glaç, el desembre del mateix any, amb l'intent d'establir bases a les vores del mar d'En Ross i tornar a sortir, l'octubre del 1921, en direcció a l'Oest, per a donar la volta sencera al continent antàrtic, explorant les costes de les terres d'Enderby, Graham, Charcot, etc., arribant així a la Terra d'Eduard VII, encara gairebé desconeguda, i tornar per l'Est altra vegada a New Harbour l'any 1925 o 1926, després d'haver recollit gran nombre d'observacions meteorològiques i explorant de passada les terres per a fer-se càrrec de la importància de les riqueses minerals d'aquella regió, que s'estimen considerables.

* * *

També s'anuncia, o més ben dit, està en projecte, una expedició al Pol Nord, valent-se d'un procediment ja preconitzat l'any 1896 per En G. L. Peace i a punt d'ésser posat en pràctica, l'any 1901, per En Anschütz-Kampe, ço és: anar al Pol en submarí passant per dessota de les parts submergides dels blocs de glaç que formen les immenses explanades àrtiques, infranquejables amb els mitjans de locomoció superficial.

La idea doncs, no és nova, però tanmateix és atrevida, i si no fos per les circumstàncies especials que concorren en la persona que l'ha ressucitada Mr. Simon Lake, célebre constructor de submergibles nord-americà, i per l'avenç actual en la construcció de aquesta mena de vaixells, es podria creure que no passaria d'ésser un projecte interessant. Cal advertir, però, que l'iniciador Mr. Lake, demés de la seva extensa pràctica en la construcció de submarins, no vol fer coses a la lleugera i que quan ha fet pública la seva pensada en el periòdic americà *Popular Science Monthly*, ja s'ha assessorat degudament, en ço que toca a la constitució dels mars boreals, amb els exploradors Steffanson, Scott Hansen i Peary, i

està, per tant, documentat per a exposar el seu propòsit de manera que apareixi com una conseqüència lògica dels seus estudis especialitzats i es tingui la seva empresa com a factible.

Per a determinar com cal construir i ormejar el submarí en qüestió, Mr. Lake, apoiant-se, com hem dit, amb l'experiència dels exploradors, comença establint *a priori* les condicions sota les quals ha de evolucionar el seu vaixell i les contingències especials en que es podrà trobar. I, tenint en compte totes les previsions, projecta un submarí de 500 tones, prou resistent per a aguantar la pressió corresponent a la fondària de 90 metres (segons els exploradors, les parts sumergides dels icebergs més voluminosos no calen més fons d'uns 40 metres), que pugui navegar per la superfície a raó de 12 nusos, amb un radi d'acció de 6.000 milles i que, quan estigui submergit camini 5 nusos amb un radi d'acció de 200 milles. Demés, per a resoldre la qüestió de dirigir-se per entremig de les masses de glaç submarines, el constructor installarà a la proa del submergible una mena de botalló o tentacle telescòpic, ja assajat en un altre seu submarí, l'*Argonaute*, que disminueix considerablement els efectes del xoc, i que per una combinació adequada, així que troba un obstacle, fa baixar el submarí per a que el contornegi.

Els assessors de Mr. Lake, aseguren que, fins en ple hivern, a cada 40 quilòmetres es troben indrets sense glaç o coberts d'un capa de pocs centímetres de gruix, fàcilment practicable mitjançant un aparell trenca-blaç que ja s'havia aplicat amb èxit, l'any 1903, al submarí *Protector* del mateix constructor, aparell que també pensa installar en el submergible que ara planeja.

Tot fa creure que aquest projecte, si es porta a la pràctica, tindrà probabilitats d'èxit; i és segur que despertarà un interès més general que el de l'esmentada expedició antàrtica d'En Cape, amb tot i ésser aquesta, sense cap dubte, de caràcter més científic i més fecunda en resultats d'interès, perquè val a dir que, en el fons, amb el viatge al Pol en submarí es persegueix principalment la resolució d'un problema d'enginyeria, que si bé ja és prou interessant en sí, fa que quedin relegades a un pla secundari les observacions i investigacions que es proposa fer l'expedició, com qui diu, de passada. Però la massa del públic, tan mal acostumada per la constant admiració de noves proeses, no es commou fàcilment i si és que arriba a tenir esment del viatge projectat a les regions australs, l'oblidarà ben aviat, perquè per a interessar-la cal que s'anuncii la intervenció de procediments insòlits o que se li donguin esperances d'assistir a una lluita per a batre el «record» de la més alta latitud o de viure el moment del cop teatral d'haver-se arribat a posar els peus en el precís punt geogràfic corresponent a qualsevol dels Pols: la polèmica entre En Peary i En Cook, i sobre tot la mentida d'aquest últim, va fer popular a ambdós exploradors, i l'interès per la darrera exploració d'En Scott, el poble va sentir-lo, amb notable retràs, aleshores que la desgraciada fi de l'expedició va somoure la seva sentimentalitat, quan tots els «Magazine», donaven informacions, extenses com mai, sobre les peripècies sofertes pels expedicionaris.

EDUARD CONDEMINAS I ABÓS

CINQUANTENARI DEL CANAL DE SUEZ

En poc espai de temps han estat commemorades dates transcendents en la història dels avenços del comerç. Primerament el centenari d: James Wat, l'inventor del vapor; després el quart centenari del pas de l'estret de Magallanes i ara el cinquantenari de la inauguració del Canal de Suez. Per cada un d'aquests esdeveniments hi ha molta matèria per escriure, però ens limitarem a ressenyar lleugerament l'obra realitzada per Ferran de Lesseps, l'executor del Canal de Suez.

Com en totes les idees que representen grans transformacions de la vida de la humanitat, el projecte concebut pel «Gran francès» fou objecte d'una campanya difamatòria, terrible. Aquest fet és molt explicable. Passà en el segle de les grans evolucions i una forta sotragada com representava la reforma no podia ésser una excepció. Encara avui la humanitat té els mateixos defectes però molt més atenuats. No passa avui amb el projecte del túnel sota el Canal de la Manega quelcom semblant? Sino que la civilització fa més suaus les campanyes, però el tons d'incredulitat hi sura en la mateixa forma.

Des de 1779 el Soldà de Turquia, s'oposava a tota temptativa de construcció del canal, per entendre que amb l'excusa comercial volien propagar a la Meca una religió disolvent i anti-mahometana. Després el virrei d'Egipte, menys fanàtic, a l'ocupar el poder en 1854, ajuda positivament l'idea de Ferran de Lesseps, amb el qual tenia molta amistat, puix aquest ocupava el carrec de cònsul francès a Alexandria.

Malgrat tots els seus esforços, Lesseps se sentia sol per dur a terme l'empresa. No trobava ajuda decidida, sinó campanyes contràries per tot arreu; d'Anglaterra era el lloc que sortien més furioses. Però la voluntat havia de vèncer i en 1857 Lesseps traça el projecte definitiu. El primer cop de picot fou donat, prop de les runes de Peluse (avui Port-Said), el dilluns de Pasqua de 1859 (25 abril).

El 18 de novembre de 1862 les aigües del Mediterrà entraven al llac Tinnasah, prosseguint els treballs de gegant durant set anys seguits. Els adversaris de la gran obra començaren a cedir, fins a confesar llur error. Continuant l'obra la seva marxa triomfal, el 15 d'agost de 1869, té lloc l'enllaç del Mar Egeu amb el Mar Roig a la conca dels llacs Amers. El 28 de setembre arribava a París el següent telegrama: «Hem sortit de Port-Said i hem arribat aquest vespre a Suez, després d'una travessia directa i continuada, per vapor, en quinze hores.— F. de Lesseps». Encara no havien transcorregut tres mesos que el comandant de l'*Aigle*, iacht de la emperatriu Eugènia, esmentava en el seu llibre d'abord: «Amarrat a la rada de Suez, Mar Roig, avui 20 de novembre 1869».

L'inauguració del canal de Suez, aconseguí proporcions d'un esdeveniment oficial sense precedents en l'història del món. Tots els països civilitzats venen fer representar, assistint-hi diversos sobirans.

Després del seu gran triomf, Ferran de Lesseps, en comptes de sentir la vanitat i exhibir-se, contragué matrimoni a Ismaïlia, aquesta ciutat nova que havia fet créixer i posà tota la seva atenció en crear una família al costat de la seva esposa estimada.

EL VAPOR "JOSÉ TAYÁ"

Ha entrat al nostre port, procedent de Gijón, el vapor *José Tayá*, que fa prop d'un any fou llançat a les drassanes «Euzkalduna», de Bilbao, construït per encàrrec de la Companyia Tayà.

El *José Tayá* serà destinat a la travessia de Barcelona als ports de Cuba, en servei de càrrega i pasatge.

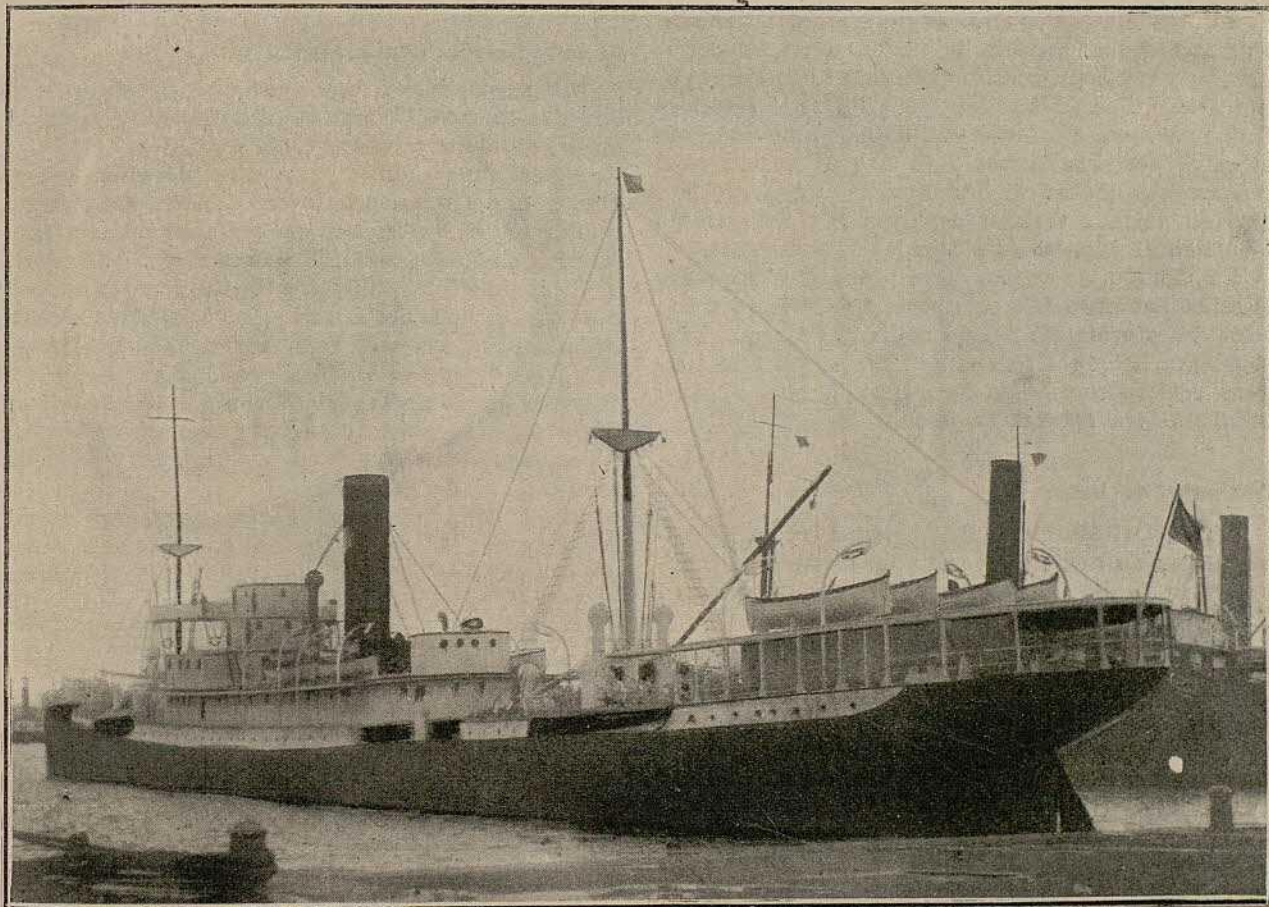
El 20 d'octubre sortí de Bilbao, efectuant proves, les quals resultaren magnífiques. De Bilbao continuà a Gijón, en qual port proveí de carbó i sortí en direcció a Barcelona.

personal de fonda, a més de l'allotjament per a 100 passatgers de tercera classe, preferència i menjador.

A l'envelat de popa i damunt la coberta principal, hi han cambres per a 50 passatgers de segona classe i menjador, i demés, sobreposat, un espaiós saló.

Als entreponts té cabuda per a allotjar amb comoditat 800 passatgers de tercera classe.

Al castell de proa hi ha instal·lada l'enfermeria d'infecciosos, amb separacions per a senyores i homes i departament d'operacions.



(Fot. Jorro)

Les característiques d'aquest excellent vapor són: Eslora, 108 metres; mànega, 15 metres; punta!, 8'50 metres. Desplaçament de màxima càrrega, 9,000 tones. Tonellatge de registre, 4,500 tones. La màquina, construïda per la casa «John G. Kincald & C.^o Ltd.», de Greenock (Anglaterra), desenrotlla 2,000 HP. donant al vaixell una velocitat de 14 milles i mitja.

Damunt la bancada central porta allotjament suficient per a 60 passatgers de primera classe. A la mateixa bancada hi ha un espaiós i elegantíssim hall i un saló menjador, decorat amb gust exquisit. A la coberta de bots, hi ha instal·lat el saló de música, sala de lectura i sala de conversació. L'allotjament per a l'oficialitat és sobre el tercer pont i al quart pont hi ha la cambra del capità i el departament de derrota.

Sota la bancada i damunt la coberta principal porta allotjament per a l'oficialitat de màquina i pel

A la part central de la caixa de proa porta una caseta destinada a infermeria de no infecciosos, amb sales separades.

L'allotjament per a la marineria és a la caseta de la caixa de popa.

El vapor té doble fons, mampara de col·lisió i cinc compartiments estancs.

Porta els aparells de salvament requerits per la llei.

En totes les cambres i infermeria porta aigua corrent dolça i les habitacions de banys, dutxes i waders són instal·lades amb tots els avenços de la hi-

Porta dues turbo-dinamos per la producció de corrent elèctrica.

L'aparell radiotelegràfic és de tres kilovats amb un alçanc de 2,000 milles.

El *José Tayá* és, sens dubte, un dels transatlàntics més bonics de la flota espanyola.

L'EXPANSIÓ COMERCIAL MARÍTIMA

Servei correu Sudafricà

L'«Union-Castle Line», ha reprès el servei setmanal que tenia establert entre Southampton i els ports del Sud d'Àfrica. Les condicions del viatge són les mateixes d'abans de la guerra.

La «South African Shipping Company»

Una nova Companyia amb aquest nom s'ha creat per a explotar la ruta d'Holanda al Sud d'Àfrica.

El domicili de la Companyia serà a Rotterdam, i de moment les sortides de vapors seran mensuals, però més endavant seran quinzenals i es faran sempre del port de Rotterdam. Al principi el servei es farà amb vaixells contractats i després amb una flota especial, per a la formació de la qual ja han estat encarregats quatre vapors de 6,900 tones a 8,600. Aquests vaixells tindran departaments refrigerants i un limitat número de places per a passatgers.

La Companyia també té el propòsit d'empendre el cabotatge entre diferents ports de l'Àfrica del Sud i les costes orientals i occidentals de l'Àfrica. Tant el Govern holandès com el de l'Àfrica del Sud i alguns centres comercials han ofert la seva ajuda i col·laboració a aquesta empresa.

Nou servei del Bàltic

La «Royal Mail Company», inaugurarà el 17 d'aquest mes un nou servei entre Southampton i Dantzig, amb escales a Rotterdam, Bremen, Hamburg i Copenhague.

El vapor destinat a aquest servei és el *Barima*, de 1,498 tones de pes brut i reuneix admirables condicions per aquest servei especial.

La navegació a Finlàndia

Abans de la guerra, els vaixells finlandesos contribuïen apreciablement a la navegació europea. Durant aquests darrers anys moltes noves cases navilieres han estat establertes a Finlàndia, però d'altra banda, les pèrdues ocasionades per la guerra foren considerables i avui encara l'interès general no s'ha fixat en la navegació finlandesa com en altres països, sobre tot pel que es refereix a l'establiment de noves línies.

Ultra alguns vapors retinguts a Petrograd, el total de les pèrdues de guerra de la marina mercant finlandesa fou de 87 vaixells de 75,000 tones, dels quals 27 eren 18 vapors representant 26,000 tones i 23 velers, representant 29,000 enfonsats i 6 vapors i 40 velers capturats.

Les 75,000 tones perdudes representen aproximadament una sisena part del tonellatge total i si es té en compte la qualitat dels vaixells perduts, les pèrdues resulten majors.

Els vaixells que avui estan en construcció a Finlàndia refaran una part només de les pèrdues de guerra. Durant la guerra algunes cases finlandeses pagaren forts dividendes que foren invertits en noves empreses navilieres. Afranquida del domini i de les

traves de Rússia, serà facilitat el foment de la construcció i el Govern és de creure que hi ajudarà, sigui en la forma de correus subvencionats, concedits per l'establiment de noves línies o per emprèstits oficials com a Suècia.

Al començament de l'any hi havia en construcció 56 vaixells de fusta de 18,427 tones, i actualment els projectes de construcció són excel·lents, sobretot pel que toca a la construcció de vaixells de fusta, per l'abundància de primeres matèries que té el país.

El vaixell «Imperator» a Anglaterra

Finalment el gran vapor *Imperator* sortí del port de Nova Iork en direcció a Anglaterra, formant part de la flota de la «Cunard Company».

Aquest vapor, durant la guerra fou utilitzat com transport de tropes pel Govern. Arran de la firma de l'armistici fou cedit al Govern anglès i a la Conferència de la pau es decidí remetre'l a la «Cunard».

El secretari del «Shipping Controller», contestant a preguntes fetes per a escatir les condicions en que aquest vapor ha estat cedit a l'esmentada Companyia, ha dit que la cessió s'havia fet a base de les despeses que la Companyia en incautar-se del vapor havia fet per compte del «Shipping Controller», si bé aquesta remuneració no ha estat definitivament fixada.

El cost del manteniment i altres despeses d'aquest vapor durant el temps de les negociacions entaulades per a decidir-ne la cessió, ha estat de 230,000 lliures. El dret de mollatge fou de 2,000 lliures per dia i 200 lliures diàries per la conservació del vaixell.

Reorganització dels serveis correus a Anglaterra

Gradualment van reorganitzant-se els antics serveis de correus que unien amb regularitat els ports del Continent amb les restants parts del món.

El report de la «P. O.», fa esperar que abans de gaire es rependrà el servei de correus regular entre Anglaterra i l'Índia, Xina i Austràlia.

Línia Manchester-Nova Iork

Durant aquest mes s'ha inaugurat un nou servei de transports entre Manchester i Nova Iork, de la casa «George H. Wells Steamship Corporation», de Nova Iork. El «Shipping Board» ha arrendat a l'esmentada Companyia un nombre de vaixells suficient per a mantenir un servei regular entre els dos esmentats ports.

Línia del Canadà a l'Àfrica occidental

La casa Elder Dempster i C.^o, ha decidit establir una nova línia de servei regular entre el Canadà i l'Àfrica occidental.

Aquest servei serà mensual i el primer vapor, el *Ancobra*, sortirà del Canadà per any nou.

La Elder Dempster i C.^o és una entitat familiaritzada amb aquestes rutes, per quan ja tenia muntat el servei entre Liverpool i el Sud d'Àfrica i entre Nova Iork i els ports de l'Àfrica occidental.

MERCATS DE CARBÓ

A Anglaterra

Fins ara l'Estat anglès havia intervingut solament en les qüestions econòmiques nacionals per mitjà de la llei anomenada «Excess Profits Tax», d'aplicació a qualsevol que s'excedeixi en l'obtenció de rendiments per les seves empreses industrials o comercials, però la implantació del principi d'intervenir limitant els profits d'un ram de la indústria productora, cau segons els propietaris de mines de carbó en l'excés d'atribucions de poder que un Estat pugui atorgar-se. La restricció de profits a una suma específica és per demés atemptatòria al lliure dret de disposar de béns i factors industrials posats en marxa pel capital i el treball i en veritat que no fóra estrany que es prefereixi avui l'expropiació forçosa legal per causa de nacionalització. El projecte d'en Geddes, continuació del conegut Report Sankey (1 xilling 2 pence per tona de producció) a l'ésser llegit al Parlament, dona la sensació d'estar basat en moltes raons matemàtiques i molt poques convinents i clares. Els càlculs d'en Geddes són que abans de la Gran Guerra el profits dels comerciants dels carbons pujaven a 25 milions de lliures i els de les estadístiques de la Cambra de Comerç galesa no donen més de 12 milions de lliures. La llei d'en Geddes tracta, demés, de classificar qui són veritables productors de carbons, els exportadors, els negociants de fora mina, etc., i d'aquesta manera poder donar un preu tipus al carbó, tenint en compte les classes del producte.

El report d'en Sankey, limitant els profits per concedir aventatges als miners i al poble anglès, fou acceptat per la Federació minera, essent el punt de partida d'una solució harmònica en les qüestions del capital i el treball. La qüestió de l'exportació controlada pel Govern i amb preus governamentals, encara per resoldre, està també tractada per en Geddes en el seu projecte d'exportadors oficials.

Els mercats galesos segueixen fermes, tenint en compte la gran demanda per desembre dels millors carbons Cardiff al preu de 92'6 xellins. Un parèntesi de reacció sembla planejar en el mercat, bé que de caràcter temporal. Els carbons de navegació, bastant escassos, es paguen a 70 xelins els millors, i els altres en proporció. El problema dels nòlits, que depèn de les facilitats de transport dels carbons, degut a la manca d'aquests, es fa difícil puix moltes Companyies navilieres dediquen llurs vapors al comerç de Sud-Amèrica.

L'embarc de carbons que s'arriba a fer es verifica dividint el dia en dugues tandes de vuit hores cada una, deixant sempre vuit hores entremig, cosa que de vegades fa perdre molt temps.

Els mercats escocesos segueixen poc animats i el mateix es pot dir del mercat de Durham i Yorkshire, degut a la continuació de l'embarg que el Govern té imposat a l'exportació de carbons. Els ports del Tyne y del Canal de Bristol es beneficien de l'embarg absolut dels ports de l'Humber.

Als Estats Units

Els carbons americans es troben quasi en les mateixes condicions que els anglesos, mentre no s'arribi a una solució definitiva de la qüestió minera laborista. No hi ha dubte que els dipòsits carboners nord-

americans estan ben proveïts i que les vendes a Europa són importantíssimes. Els projectes dels exportadors americans es limiten a Holanda, Països Escandinaus, França i ports italians, en els quals s'exporten també productes alimenticis i industrials, no podent fer-ho extensiu a Espanya per la limitació del Govern americà als seus vaixells. No s'anuncien preus de carbons degut a que les vendes fetes a països europeus a preus determinats daten de mesos sense haver fet encara les entregues.

L'ús de vaixells amb màquines per oli combustible es generalitza cada setmana més i, sobretot, a Nord-Amèrica, on el líquid de l'avenir es produeix abundant. També els anglesos extenen l'ús d'aquesta maquinària i no pot trigar el dia en què els dipòsits de carbons (bunkers) siguin menys importants que els de les societats poderoses en via de formació pel negoci marítim i explotació del nou combustible de vaixell, com són les «Asiatic Petroleum», «Anglo-Mexican» i altres.

LES TARIFES DEL CANAL DE SUEZ

L'anunci de reducció dels drets de pas pel Canal de Suez dels vaixells en llast a 2'50 francs, és una dada que senyala el retorn a la normalitat comercial. Per costum establert 35 anys endarrera, hi havia una concessió de franquícia en benefici dels vaixells en llast, la qual fou suspesa dos anys endarrera, tenint en compte que els ingressos de la «Canal Company» havien baixat a un 50 per 100 del tipus corresponent a abans de la guerra. Diverses raons contribuïren a aquest determini: la ruta dels vapors als ports del Mediterrani, el pas dels carregaments de l'Est i el retorn de les expedicions del cap. Aquest canvi de rutes tenia més d'estratègic que de comercial i la Companyia així ho reconegué.

Les tarifes actuals per als vaixells carregats és de 8'50 francs, que és la mateixa que es posà en 1.^a de juliol de 1917.

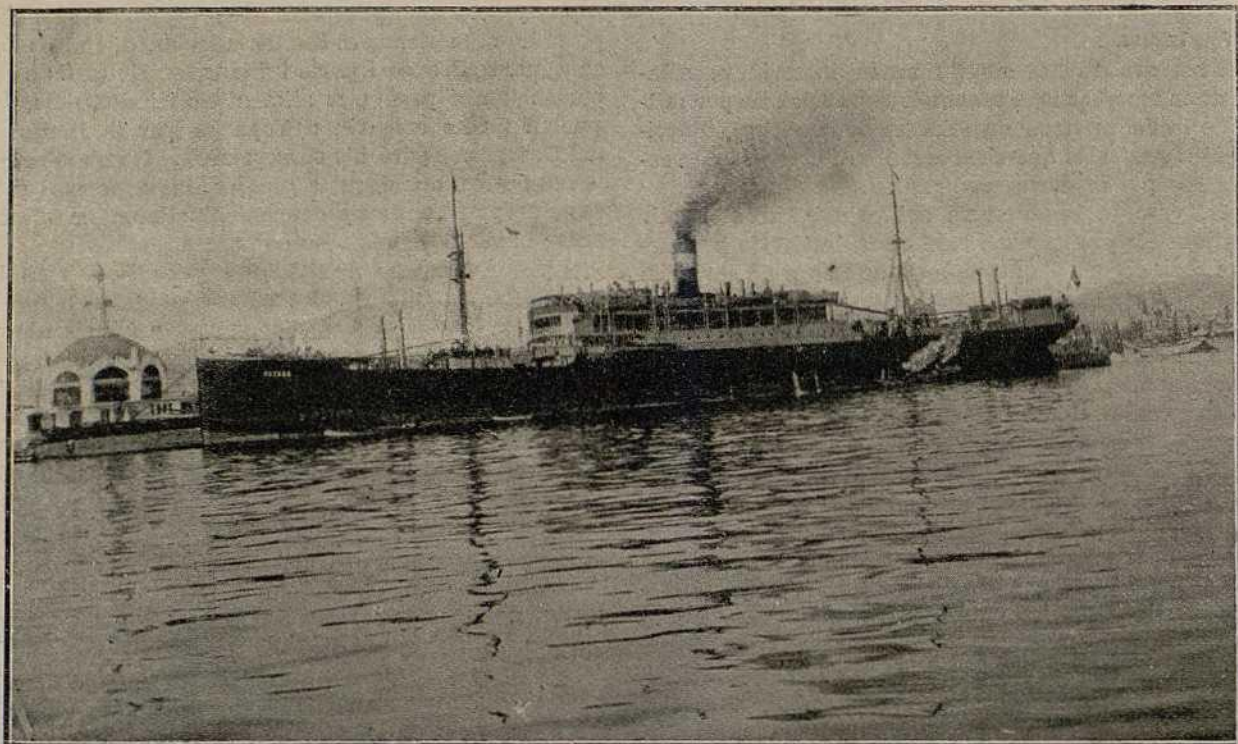
L'EXPOSICIÓ DE GLASGOW

A començament de mes s'inaugurà a Glasgow una Exposició titulada *British Science and Key Industries Exhibition*.

Aquesta Exposició i la celebrada recentment a l'Olympia de Londres són magnífiques proves de l'energia que la producció anglesa posa a l'obra del reviscolament de la seva activitat industrial i comercial després de la terrible lluita passada.

L'Exposició és dedicada a la construcció naval i similars. El terme *Key Industries* és susceptible de confusions puix enc que es refereix a les manifestacions esmentades tingudes com substancials a la vida del país, podria comprendre igualment indústries tan importants com la del carbó i de l'acer, que tenen mèrits abastament per a ésser qualificades de *Key Industries* (indústries claus) ja que elles obren la porta a moltes altres indústries la vida de les quals fóra impossible sense la col·laboració prèvia d'aquelles.

A l'Exposició de Glasgow han concorregut les cases més fortes de tota mena d'enginyers que tenen llur aplicació a la construcció i equipament de vaixells.

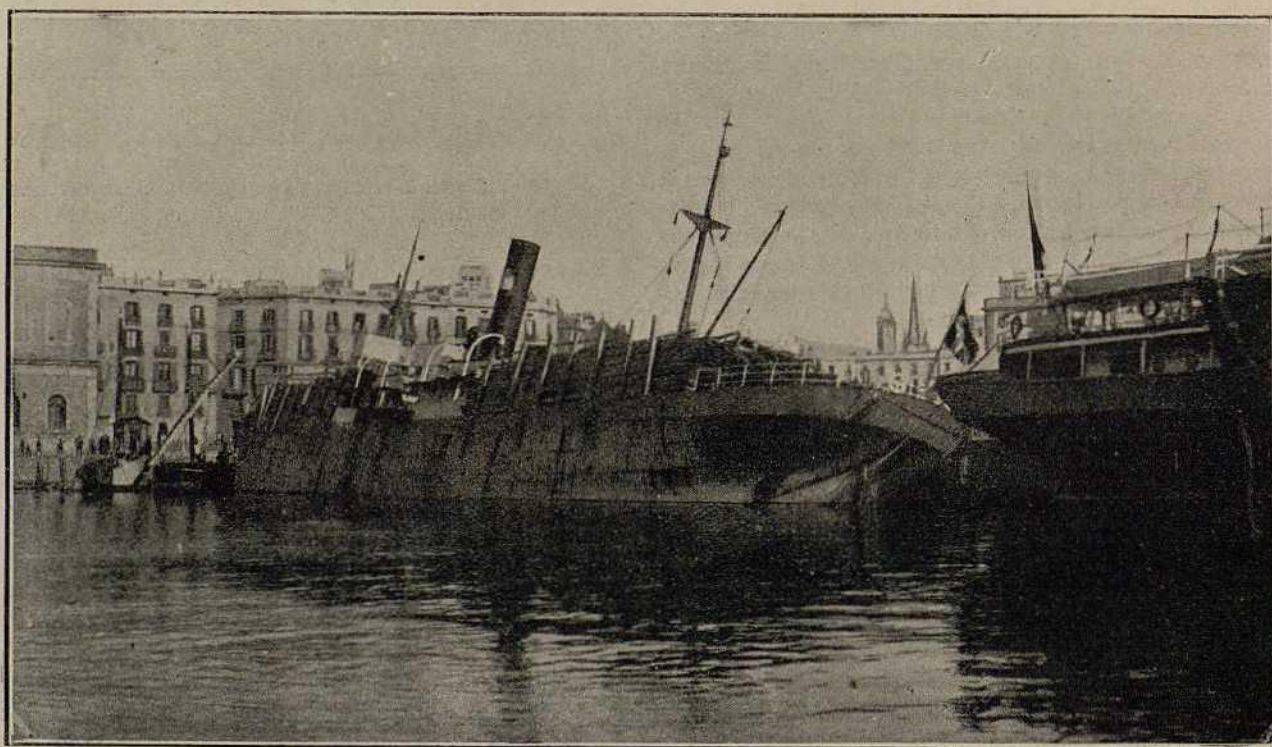
El vapor-correu brasileny *Cuyabá*, ex-alemany

(Fot. Castell)

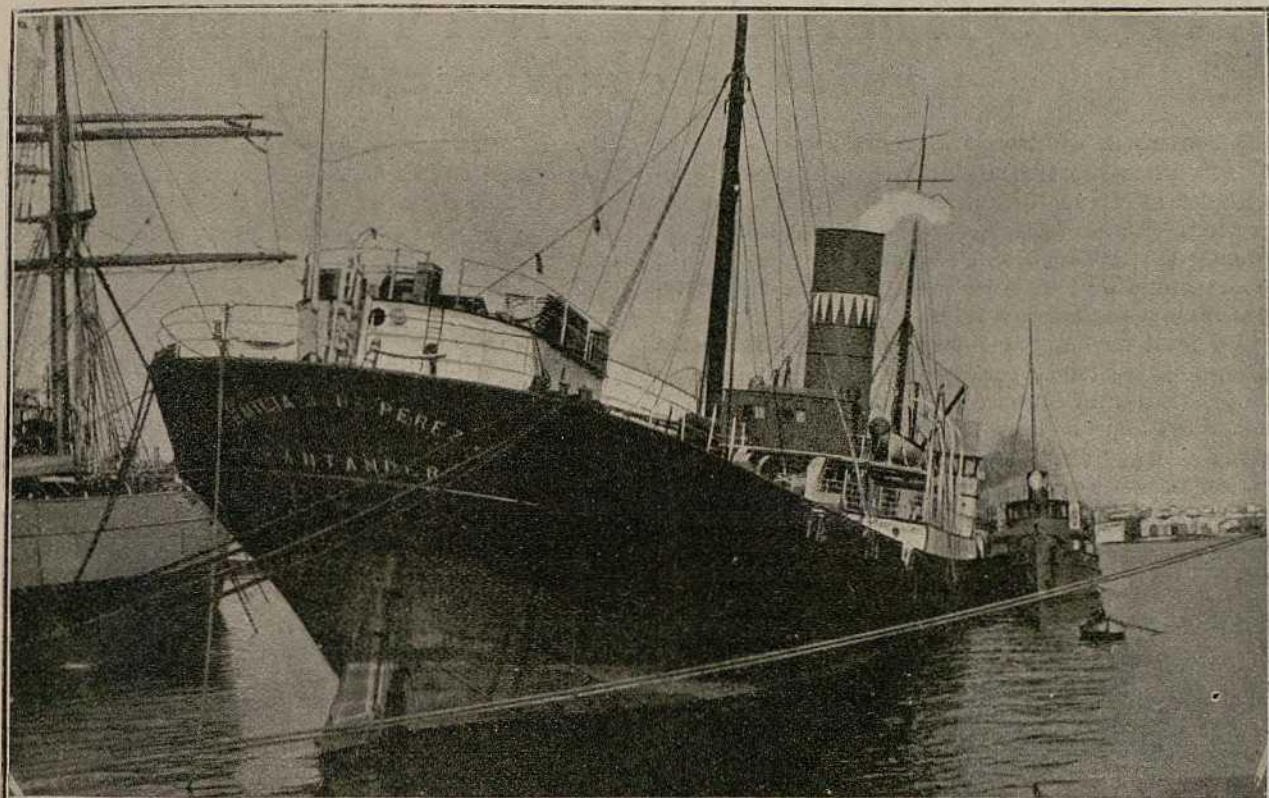
Durant uns quants dies fou amarrat al nostre port el transatlàntic brasileny *Cuyabá*. Aquest vapor és el primer dels magnífics vaixells que la Companyia «Lloyd Brasileiro» dedica al servei del Mediterrani, havent inaugurat amb aquest viatge la línia Espanya-Brasil.

El *Cuyabá* és un transatlàntic de magnífiques

condicions, tenint perfectament instal·lats i distribuïts tots els serveis amb luxe i comoditat. Posseeix cambres ben espaioses, en les quals no manca cap detall. Porta un esplèndid *hall*, saló-menjador, altre saló-menjador per a nens, gimnàstica elèctrica, biblioteca escriptori, sala de música, fumador, restaurant, telegrafia, etc.

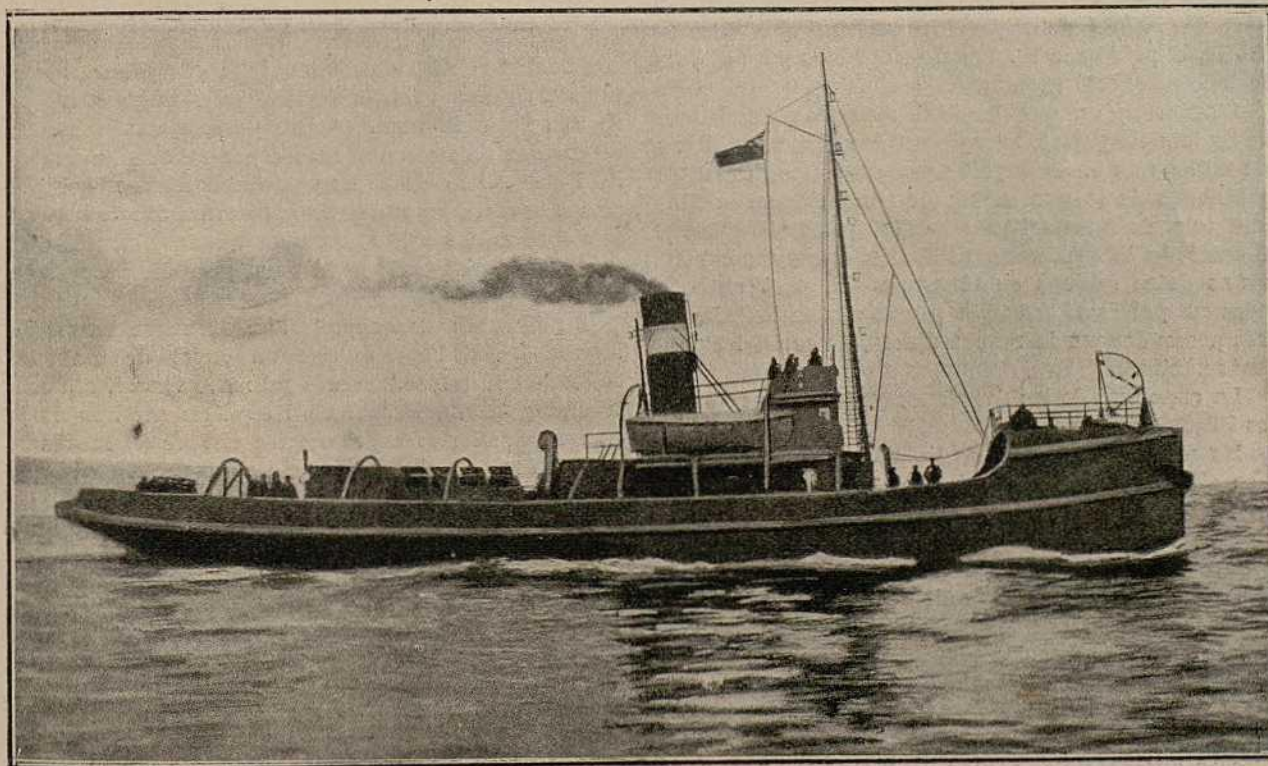
El vapor norueg *Kaparika*, que ha navegat escotat amb carregament de fusta

(Fot. Castell)



Posició en que quedà el vapor *Emilia S. de Pérez*, després de l'incendi ocorregut a la matinada del dia 10. El foc es desenrotllà en la bodega Núm. 1, i fins a les vuit no fou dominat. El vaixell quedà quasi ple d'aigua i enfonsat de proa. Les pèrdues es calculen en 250,000 pessetes, havent-se cremat llaunes de greixos, cera, fardos de roba i barrils d'oli que havia portat de Nova York

(Fot. Castell)



El remolcador anglès *Creticable*, de formigó armat, construït per la «Wear Concrete Building Company, Ltd.», de Southwark, i equipat per la casa «Mac Coll & Pollock, Ltd.», de Sunderland

INFORMACIÓ NAVILIERA

NOTES DE CONSTRUCCIÓ

Fluctuacions de construcció al Clyde

Les xifres representatives de la producció de tonellatge al Clyde durant els darrers onze mesos, mostren que el total aproximat, s'acosta molt al promig de producció de l'any anterior a la guerra, puix el total de tonellatge construït és de 100,000 tones menys que a l'any 1913.

El total de l'any que som és de 256 bastiments d'unes 514,000 tones, per 238 vaixells d'un tonellatge de 628,816 durant els onze mesos del 1913, 258 vaixells de 588,806 tones a l'any 1912 i 245 vaixells de 535,793 tones a l'any 1911. D'aquestes xifres es desprèn que els constructors han de fer alguns esforços per assolir el nivell del millor any anterior a la guerra. És probable que si no haguessin estat les dificultats del comerç de l'acer, que han fet retrassar la remesa de material, la producció d'aquest any hauria excedit la del 1913. Pot afirmar-se que actualment, a aquestes drassanes es treballa amb la mateixa regularitat d'abans de la guerra; no obstant, durant la primera part de l'any la indústria encara es ressentí fortament dels seus efectes.

Seguint la producció mensual, les fluctuacions es marquen amb gran claretat. Per l'abril foren llançats 34 vaixells amb un total de 86,000 aproximadament; mentre que en el mes següent la producció baixa a 19 vaixells d'un total aproximat de 17,000 tones. Pel juny altra vegada puja a 85,000 tones i pel juliol minva de la meitat. De 29 vaixells llançats durant el mes passat, 15 són grans cargos.

La construcció germànica

A la reunió de la «Schiffbautechnische Gesellschaft», el professor W. Laas, estudià les possibilitats de la construcció germànica.

L'autor opina que l'actual capacitat constructiva de tots els països, exceptuant Alemanya, és d'uns set milions de tones anyals aproximadament, mentre que abans de la guerra era de tres milions. Utilitzant tots els nous mitjans creats durant la guerra, el total de la producció arribaria aproximadament a uns dotze milions de tones anyals, però aquesta xifra no pot ésser assolida per causa de les dificultats produïdes per la manca d'acer, de carbó i d'operaris hàbils.

La capacitat de les drassanes germàniques voreja les 700,000 tones per any.

No manquen comandes, diu l'esmentat professor, i en cinc anys podríem refer tot el nostre tonellatge si no fossin les dificultats financeres, de material i de treball. Hi ha gran perill que degut a la sobreproducció, els preus seran més baixos a l'estranger que a Alemanya. Això aniria acompanyat d'una minva en els nòlits que impossibilitaria l'ús de vaixells construïts a preus elevats. Per a prevenir aquest perill, la construcció germànica ha de posar especial atenció en trobar materials econòmics i reduir considerablement els preus de cost. La producció ha d'ésser augmentada, segons els novells sistemes de manufactures i l'ús dels moderns perfeccionaments.

Les necessitats de la navegació alemanya podrien

ésser cobertes per les drassanes nacionals i és sensible que el Decret de Reconstrucció Naval no hagi prohibit la compra de vaixells a l'estranger. Si la construcció germànica no pot competir amb els mercats del món, la indústria haurà d'experimentar un positiu descens.

La producció a Belfast

Des de primers d'any fins a últims de novembre, han estat llançats a Belfast 24 vapors amb un total aproximat de 177,000 tones. El número és superior al promig corresponent abans de la guerra, però el tonellatge és inferior degut a que durant la major part de l'any les drassanes foren ocupades per la construcció de tonellatge estandarditzat de molt més petites dimensions que els liners habitualment construïts en unió de les drassanes «Logan», en general; i amb les «Queen's Islands», en particular. Llevat de tres excepcions, l'«Arundel Castle», «Yorkshire» i «Port Caroline», tots els vaixells llançats han estat boats estandarditzats, més de la meitat dels quals són de tipus «N.» El programa de llançaments pel restant de l'any no és encara definitivament fixat, degut a la situació creada per les vagues de fundidors.

Les drassanes «Harland & Wolf» tenien anunciat per l'11 de desembre el llançament d'un altre *Elder Dempster* boat, i les «Workman, Clark & Co.» creien llançar dintre d'aquest mes un *Royal Mail* boat, del mateix tipus del *Parenta*, darrerament llançat.

Els vapors oil-tanks

Els propietaris de vapors oil-tanks es troben en envejable posició degut a l'èxit d'aquesta mena de combustible. Al començament de l'any els propietaris d'aquests vaixells acceptaven càrrega a raó de 25 s. i 20 s. la tona. Aviat, però, aquestes tarifes semblaren sensiblement massa per sota de la demanda i els preus dels nòlits s'elevaren talment que poc temps després un vapor de 7,300 tones fou contractat per doze mesos a 48 s. 9 d. per tona. Ara els charterers són oferts a 50 s. la tona, però els propietaris en volen 60 s.

La demanda de vapors d'aquesta mena també ha augmentat, a l'extrem que un vapor de tank, de 10,250 tones, que serà remès pel març vinent, fou contractat a 45 lliures la tona i avui els propietaris ja han rebut ofertes de compra a raó de 50 lliures la tona i és molt possible que d'aquí que serà remès, aquesta xifra haurà augmentat de molt.

La Donaldson Suoth American Line, Ltd.

Aquesta Societat ha estat fundada amb un capital de 1.000,000 de lliures en accions per a dedicar-se a l'explotació comercial de la ruta d'Anglaterra al Sud-Amèrica.

Els vaixells que té contractats són els següents:

Dos vapors amb la Glasgow Steam Shipping Co. Ltd i Short Brothers Ltd.

Un vapor amb la Scott's Shipbuilding and Engineering Co. Ltd. Greenock.

Un vapor amb la Vickers Ltd.

VENDES DE VAIXELLS

El tonellatge del Govern anglès

A últims de novembre, el coronel Leslie Wilson, secretari parlamentari del «Shipping Controller», notificà que els 40 vaixells «standards» de 343,788 tones de pes mort, venuts a Lord Inchcape, ho foren a raó de 25 lliures la tona de pes mort, amb una depreciació d'un 7 per 100 per any. Afegí que els contractes per 156 vaixells en construcció, que donaran un total de 1.000.000 de tones de pes mort quan siguin acabats, foren transferits i reintegrades les quantitats pagades als constructors. No obstant, va dir que li era impossible fixar el valor que els esmentats vaixells tenen ara al mercat.

Els vapors propietat de la «Moor Line, Ltd.», Newcastle-on Tyne, han estat venuts a la «Western Counties Shipping Company, Ltd.», Cardiff, per mediació de Messers Kellocks, per 1.804.000 lliures, és a dir, a 22 lliures la tona de pes mort.

Els vaixells venuts són els següents:

	Pes mort	Construït
Arranmor.	5,575	1915
Castlemoor	6,396	1906
Dalemoor.	7,100	1909
Hazlemoor	5,100	1894
Inchmoor	5,800	1900
Lowmoor	7,850	1915
Orangemoor	6,225	1902
Pearlmoor	7,100	1911
Queenmoor	7,070	1905
Zurichmoor	6,270	1903
Yedmoor	6,412	1910
Kelsomoor.	5,557	1913
Jerseymoore	5,557	1914
	82,012	

El vapor de ferro *Cairnie*, de 250 tones de pes mort, construït en 1891, ha estat venut per unes 12.000 lliures.

El vapor mixte, suec, *Bratto*, abans *Glaftva Glasbruk III*, de 201 tones de pes brut, 89 de pes net i unes 310 de pes mort, construït en 1890, ha estat venut per unes 6.000 lliures.

Un vapor schelter-deck d'un 9,300 tones de pes mort i unes 5,119 de pes brut i 3,197 de pes net, contractat per una casa noruega per l'agost del 1917 i que ha d'ésser remès pel juny vinent, fou contractat a raó d'un 25 lliures la tona, amb la condició que les diferències degudes a l'augment de sous, de materials, etc., haurien d'ésser pagades pels compradors, amb la qual cosa ha vingut a costar 365.000 lliures.

El vapor spar deck *Holms Island*, abans *Grelford*, de 2,823 tones de pes brut, 1,802 de pes net i unes 4,800 de pes mort, construït en 1898, ha estat venut a la casa Olavarriaga i C.^a, de Bilbao, per unes 134.000 lliures. Aquest vapor, que d'ara endavant portarà el nom d'*Olavarriaga*, fou venut pel novembre de 1915 per unes 44.000 lliures, per l'octubre del 1916 per 75.000 lliures, aproximadament i pel gener d'aquest any per 65.000 lliures.

El vapor d'acer *Yunisbeg*, de 100 tones de pes brut, 54 de pes net, construït en 1912, naufragat a Margate, fou subhastat a Londres, cedint-lo per 675 lliures.

Un vapor single deck d'una capacitat de pes mort d'un 2,040 tones, actualment en construcció per a ésser remès pel maig pròxim, fa tres setmanes que fou venut per unes 86.500 lliures i ara ho ha estat per 100.000, aproximadament.

Un vapor cargo de 1,050 tones, en construcció, per a ésser remès pel març, ha estat venut per unes 55.000 lliures.

El vapor *Nuosla*, abans *Nautilus*, de 364 tones de pes brut, 176 de pes net, construït en 1918, ha estat venut per unes 33.000 lliures.

El vapor *Yasborough*, de 3,077 tones de pes brut, 1,988 de pes net i unes 5,100 tones de pes mort, construït en 1900, ha estat venut a compradors estrangers per unes 175.000 lliures.

El vapor turret deck *Clan Fraser*, de 3,588 tones de pes brut, 2,285 de pes net i d'un 5,700 tones de pes mort, construït en 1900, ha estat venut a compradors estrangers per unes 150.000 lliures.

El vapor *Kibi Maru No*, de 6,393 tones de pes brut, construït al Japó en 1918, classificat pel «Bureau Veritas», ha estat venut a Dinamarca a 42 lliures la tona de pes mort aproximadament.

El vapor *Fort Morgan*, de 1,120 tones de pes brut, 632 de pes net i 1,400 de pes mort, construït en 1902, ha estat venut per unes 37.500 lliures.

El vapor *Gunvor III*, abans *Frida*, de 844 tones de pes brut, 489 de pes net i 1,450 de pes mort, construït en 1915, ha estat venut per unes 70.000 lliures.

El vapor shelter deck *North Point*, de 6,366 tones de pes brut i 4,822 de pes net, construït en 1900, ha estat venut per unes 250.000 lliures.

ELS AGENTS DE DUANA

En el número passat vàrem donar compte de la tercera Assemblea dels Agents de Duana i diem que parlàrem en aquest del funcionament de la Federació d'Agents d'Espanya. Si bé el reglament no és encara ben determinat, podem dir que la Federació serà regida per un directori format per dos agents de Duana de Barcelona i un de Port-Bou. Aquest directori tindrà el caràcter de permanent i s'ha compostat així per la impossibilitat que hi ha de que puguin acudir-hi els representants d'arreu d'Espanya.

Per a procurar que hi hagi entre tots els Agents de Duana d'Espanya la millor relació possible, es crea una Junta de Govern de la qual formen part representants de totes les regions. Els acords que prengui aquesta Junta seran executats pel directori. Aquest no tindrà president i l'actuació haurà de dur-se conjuntament entre els tres components.

La Federació tindrà la seva Assemblea, la qual es reunirà reglamentàriament cada any i les vegades extraordinàries que les circumstàncies ho aconsellin.

La Comissió executiva que es va nomenar a l'Assemblea per a dur a terme els acords que es van pendre, va anar a Madrid per a gestionar l'allargament del plaç de pagament de les fiances. La Comissió quedà molt ben impressionada de les gestions fetes prop del Govern.

MISCEL·LÀNIA

FRANÇA

La flota de la «Société Navale de l'Ouest»

La «Société Navale de l'Ouest» ha augmentat la seva flota de 22 vapors, dels quals n'hi ha de llançats i en construcció.

Les calderes seran totes servides pel «Mazout» o combustible líquid.

Els noms dels vaixells són:

Saint-Octave, Saint-Quentin, Saint-Urbain, Saint-Firmin, Saint-Prosper, Saint-René, Saint-Roger, Stanislas, Saint-Timothée, Saint-Ambroise, Saint-Camille, Saint-Cyrille, Saint-Denis, Saint-Edouard, Saint-Eloi, Saint-Benoit, Saint-Didier, Saint-Dominique, Saint-Grégoire, Saint-Jérôme, Saint-Léonard et Saint-Patrice. Aquest és construït com petrolier.

Amb els *Saint-Vincent, Saint-Louis, Saint-Michel, Saint-Marc, Saint-Paul, Saint Pierre, Saint-Thomas, Saint-Barthélemy i Saint-Mathieu*, aquesta flota comptarà amb 31 unitats.

BÈLGICA

L'autonomia del port d'Anvers

Diversos diaris d'Anvers, imitant l'exemple dels de França, reclamen l'autonomia del port, l'exploatació del qual es troba entre les mans de l'administració comunal i depèn del Govern per moltes qüestions.

ANGLATERRA

La requisita de vaixells

El representant del «Shipping Controller» ha informat a la Cambra dels Comuns que el tonellatge britànic en servei comprèn actualment 3,014 vapors d'altura, representant 14.024,482 tones brutes.

A la data del 31 d'octubre, 109 d'aquests vaixells, representant 468,016 tones brutes estaven requisats encara en les condicions del «Blue-Book». Demés, el Ministeri de la Marina mercant es reserva el 50 per 100 de la capacitat de transport dels vapors de línies regulars per les importacions del Govern, a preus equivalents a les condicions del «Bleu-Book». Per satisfer altres necessitats, el Govern fa complir als tramps certs viatges determinats, reservant-se en aquest cas el 80 per 100 de l'espai disponible a bord.

L'Almirallat construirà vaixells

Un diputat ha declarat a la Cambra dels Comuns que l'Almirallat examina actualment una proposició que ha rebut d'una entitat anglesa encaminada a la construcció de dos vapors mercants a les drassanes de l'Almirallat a Portsmouth.

Moviment de tonellatge als ports anglesos

Es cosa abastament sapiguda que la desviació del tràfec comercial vers les costes occidentals angleses, durant el difícil període de la guerra, ha exercit una perjudicial influència en el moviment comercial del port de Londres.

Així, durant els set primers mesos de l'any 1918, acabats el 31 d'octubre, els vaixells de càrrega entrats i sortits d'aquell port donaven un total de 7.741,588 tones. Durant el mateix temps, Liverpool donava pel seu moviment de tonellatge una xifra equivalent al

16,5 per cent del total d'Anglaterra, amb la qual cosa el port de Liverpool prenia la categoria de primer port anglès, ja que al de Londres, segons la xifra citada, li corresponia només que el 13 per 100 del moviment total.

Amb el retorn de la normalitat, les coses s'han restituit ràpidament a la situació d'abans pel que toca al moviment de tonellatge. Prenent el mateix període de l'any 1919, és a dir de primer d'any a 31 d'octubre, la xifra de tonellatge corresponent a Londres és de 10.303,299 tones, la qual cosa representa un augment de 4.219,451 tones, mentre que la corresponent a Liverpool és de 9.249,957 tones, o sigui un increment de 1.508,369 tones.

L'efecte d'aquest retorn a la normalitat és donar a Londres el 16,4 per 100 del moviment total i a Liverpool el 14,7 per 100. Pot afegir-se que, en general, les xifres mostren una tendència a restablir la supremacia dels ports orientals. El port d'Hull, que en els set primers mesos de 1918 assolí una xifra de tonellatge total de 1.361,750, ha pujat, en igual període de l'any 1919 a 2.075,436 tones, donant un augment de 713,686 tones. Les xifres corresponents a Southampton són: 936,806 i 1.681,105 respectivament, palesant un augment de 744,299 tones.

El vapor «Aquistaina» al Tyne

El riu Tyne, com centre de construcció naval, acaba de guanyar el grau més elevat amb l'entrada del transatlàntic *Aquistaina*. A aquell lloc s'han construït i aplegat molts grans vaixells.

Fins el 30 de novembre, el *Mauretania* era el vapor més gran dels que havien passat per «Shields Bar», però d'aquest dia ençà el record del pas d'un gran bastiment per l'esmentat riu és per l'*Aquistaina*. El gran transatlàntic de la «Cunard» el matí de l'esmentat dia, entrà majestuosament entre els molls i procedí a l'amarratge al doc de les drassanes Armstrong sense cap entrebanc. El vapor calava 31 peus i aquest és el millor testimoni de la capacitat navegable del riu.

El capità de l'*Aquistaina*, digué que el vapor s'havia governat admirablement durant el pas pel riu, la qual cosa és el millor elogi a les autoritats del Tyne que han fet possible la navegació dels grans bastiments pel riu. La presència del gran transatlàntic resultà una curiosa novetat pel públic i l'èxit assolit fou el tema de totes les converses i justificat motiu de satisfacció per a tothom, particularment per la casa «Armstrong i Whitworth» que és l'encarregada de l'apariament i canvi de fogaines del gran vapor.

ITALIA

Compra d'unes drassanes

S'anuncia de Fiume que les drassanes «Danube», que pertanyien a la casa Ganz i C.^a, de Budapest, han estat comprades per industrials italians.

Fusió de Companyies

Diuen de Gènova que la Societat Marítima «Itàlia» s'ha fusionat amb la «Navigazione Generale Italiana».

REVISTA DE NÒLITS

SITUACIÓ DELS MERCATS I ÚLTIMES COTITZACIONS

Carbó.

Anglaterra.

Es molt difícil precisar exactament la situació dels mercats anglesos. Si es pogués representar gràficament les variacions que de manera seguida van experimentant, en resultaria una figura extraordinàriament tortuosa.

Les notícies de Cardiff, arribades a la primera setmana del corrent mes, acusaven manca de tonellatge en relació a les disponibilitats de carbó destinat a l'exportació. En pocs dies ha variat totalment la situació, tota vegada que resulta actualment excessiu el tonellatge en espera de càrrega, de manera, que fins dintre d'un parell de setmanes no es creu que li pugui arribar el seu torn al tonellatge que ara ni va arribant. Això ha produït un lleuger descens en els nòlits de Cardiff.

En canvi, la situació de Newcastle és inversa a l'anteriorment referida. La manca de tonellatge ha provocat un lleuger augment per a totes les destinacions.

Des del mes d'agost, els nòlit, en el mercat de Cardiff, han experimentat una alça de bastant consideració. Per a destí Mediterrani és on aquella ha estat més pronunciada.

El terme mig de les cotitzacions Cardiff-Barcelona i Bilbao durant els mesos d'agost, setembre i octubre, són les següents:

Per a Barcelona:

Agost, 52 s. 6 d.; setembre, 62 s.; i octubre, 69 s. Durant el mes de novembre es mantingué sobre 70 s., i la darrera cotització de que tenim notícia és de 75 s.

Per a Bilbao:

Agost, 45 s.; setembre, 47 s. 6 d. i octubre 58 s. Són en gran nombre els noliejaments per a França, punt en el qual està concentrada la quasi totalitat dels mercats britànics.

Per a Espanya poques operacions; cap de coneguda per a Barcelona.

Cotitzacions:

Cardiff-Pasajes, 2,000 tones a 60 s.

Cardiff-Gènova, 4,000 tones a 70 s.

Tyne-Gènova, 5,000 tones a 70 s.

Tyne-Pireu, 5,600 tones a 95 s.

Estats Units:

Continuava en la primera desena del corrent mes completament paralitzat aquell mercat. Les existències en dipòsit, afegint-hi el que s'extreu en alguna mina en la qual s'hi treballa, es destina a cobrir les necessitats nacionals. Ja són conegudes les restriccions que en consum de carbó s'han imposat a totes les indústries que tenen necessitat de dit combustible.

Alguns armadors no americans havien intentat la destinació de llur tonellatge entretingut, vers els ports de blat del Canadà o altres tràfecs, però per manca de carboneres no han pogut realitzar l'intent. El Govern nord-americà, amb mires a la protecció de la seva flota mercant, decretà la preferència

dels vapors amb bandera nacional pel que respecta a carboneig, la qual cosa equival a una tàcita prohibició de proveïment als vapors estrangers, tota vegada que l'estoc de combustible és reduït i difícilment abastarà pel tonellatge ianqui que n'espera.

Anant bé les coses, es calcula que per tot el que va d'any no és probable que millori la situació.

Ha ajudat a fer impracticable la desviació de vapors cap a Canadà, a la qual abans ens hem referit, el fet de trobar-se amb poques existències els dipòsits d'Halifax i St. John.

Cap cotització coneguda.

Cereals.

Argentina:

Es actualment el mercat de més activitat. La majoria de les operacions són per a Anglaterra, abundant-hi el tonellatge requisat per transport de blat al tipus de taxa 62 s. 6 d. o 65 s., segons sigui l'embarc a Buenos Aires o San Lorenzo.

Per a blat de moro, bastants noliejaments i mateix destí, al voltant de 155 s.

Transport de civada, algunes operacions a 190 s., sigui per a Regne Unit o per a Anvers i Rotterdam.

En blat destí Continent, els embarcadors, confiant en una possible concurrència de vapors americans, procedents en llast dels ports carboners de llur país no porten pressa en firmar contractes, esperant que dintre d'uns dies obtindran tonellatge a 190 s. màxim pel qual ara se'ls hi demana 210 s. o 215 s.

Algunes de les cotitzacions conegudes:

Buenos Aires-Continent (entre Gibraltar i Rotterdam), a 190 s. blat i/o blat de moro; 200 s. lli; i 210 s. civada opció Bahía Blanca.

San Lorenzo-Anvers o Rotterdam, vapor *Istros*, de 7,800 tones, blat a 200 s.

San Lorenzo-Anglaterra, blat de moro, a 155 s., vapor de 5,200 tones.

Bahía Blanca-Dunquerque, vapor de 7,400 tones, civada a 210 s.

Austràlia i Canadà (1):

Quant a la primera procedència no hi ha, no hi pot haver alteració de cap mena, ja que l'única exportació per a Europa consisteix en blat pel Regne Unit a nòlit de requisa, 105 s.

Respecte el Canadà, pateix de la manca de combustible a que abans ens havem referit. En virtut de l'anormalitat, el Govern d'aquells Estats, té el propòsit de prohibir, per la seva part, la sortida de carbó pels Estats Units i d'assegurar, per damunt de tot, les seves necessitats.

El nòlit de requisa segueix essent el mateix.

Per a Itàlia des de Portland (Me), opció St. John o Halifax, vapor *Eremouth* 27,000 qr., a 15 s. qr., des de primer port i a 16 s. des dels altres.

Mercats d'Extrem Orient:

En tots ells molta calma amb poc tonellatge disponible.

(1) En la Revista anterior, equivocadament, al tractar d'aquests mercats, vàrem consignar Estats Units en lloc de Canadà.

Java: Cap operació coneguda.

Els nòlits sucre per a Continent, vapor lliure, oscil·len entre 225 s. i 235 s.

Rangoon: Arròs, per a Regne Unit 195 s.

Calcuta: Iute, per a Continent, 180 s.

Bombay: Mineral manganoso, 5,600 tones per a Anvers. No es coneix el nòlit encara.

Pes mort, vapor de 5,500 tones, a 100 s.

Karachi: Pes mort, a 107 s. 6 d. i escala, a 95 s.

Costa Madras: Llavors, per a Marsella, a 190 s.

Cotó.

Per a transport de cotó en carregament complet, pòlissa model O, de Savannah a Anglaterra, es cotitza actualment entre 240 s. i 250 s.

El «Shipping Board», ofereix a 125 cents les 100 lliures dels ports de l'Atlàntic al Regne Unit i a 150 cents des del Golf.

Per a França 150 cents i 175 cents respectivament de les mateixes procedències, i 175 cents Golf-Bèlgica.

Des del Golf per a Bremen i Hamburg, a 2 dòlars i 3'75 dòlars per a Grècia.

Nitrat.

Ferms els nòlits a 220 s. El cost del transport per vapor dificulta les operacions a causa que grava molt el preu de la mercaderia posada a Europa.

Ha pertorbat bastant el mercat la manca de tonellatge a vela del qual acostuma a disposar.

L'únic noliejament que coneixem es refereix al vapor *Mystic*, de 7,800 tones màxim a 220 s., per al Regne Unit o Continent, entre Cristiania i Malmö, comprès Dinamarca a 232 s. 6 d., o bé un port italià a 230 s.

Sucre.

Cuba.

Atlàntic francès, vapor *Emilia S. Pérez*, 4,300 tones, a 140 s.

Regne Unit, 5,700 tones, ports opcionals, 50 s., nòlit de requisa.

Mineral.

Escasses les operacions en el Golf de Biscaia. En major nombre en el Mediterrani.

En els ports d'embarc d'aquest mar hi ha bastant tonellatge disponible, però com que les demandes també són nombroses, resulta equilibrat el mercat.

Noliejaments i cotitzacions:

València-Ardrossan, 4,700 tones a 24 s.

Hornillo-Glasgow, 6,500 tones a 23 s.

Alger-Middlesbro a 22 s. 6 d.

Bilbao-Middlesbro, a 25 s.

Huelva-Norí Amèrica, Tinto terms 3,000 tones a 14 s.

Per viatge.

Poc moviment i gairebé els noliejaments resulten nominals.

Nova York-Mediterrani espanyol a 23 dòlars és la única operació coneguda.

Time Charter.

Aquest mercat, molt ferm.

Aprofitant la contigència d'haver-hi poc tonellatge en oferta, els armadors sol·liciten alts tipus.

Per a vapors anglesos, de petita capacitat, pels quals fa escassament tres mesos es pagava entre 30 s. i 35 s., es contracten actualment sobre 70 s.

Per a vapors neutrals s'ha arribat a 80 s. sis mesos, tràfec europeu.

VARIA

Nou vapor

A les drassanes de la Constructora Naval, de Bilbao, s'està acabant la construcció d'un vapor de 5,500 tones, el qual serà llançat a finals d'aquest mes.

Es dirà *Mar Blanco*, i ha estat construït per compte de la Companyia Naviliera del Nervión, la qual té altres vapors en construcció, del mateix tipus que aquest.

Llançament d'un vapor

A les drassanes Ardanaz, d'Erandio, ha estat llançat el vapor *Jerónimo Ibrán*, les característiques del qual són les següents:

Eslora, 63 metres; mànega, 9'32; puntal, 4'40; càrrega total, 1,200 tones; màquina de triple expansió de 550 HP. de potència; diàmetre de la caldera, 3'96 metres; longitud, 3'50; marxa del vaixell en càrrega, 9 milles.

Classe del vaixell, primera lletra del Lloyd.

La màquina ha estat construïda als propis tallers Ardanaz, amb plànols i models propis.

El vaixell fou llançat amb màquina i caldera, la qual cosa permetrà als constructors enllestir-lo en breu termini i fer la remesa al cap de sis mesos escassos de començada la construcció.

Acte seguit del llançament es posà la quilla d'un nou vaixell d'iguals característiques que el llançat.

Més endavant es construirà un vapor mixte de càrrega i passatge de 1,800 tones i altres dos de càrrega de 3,500 i 3,800 tones, els plànols dels quals ja són enllestits.

Aquestes drassanes construiran també dotze pesquers de 25 metres inclús les màquines i les calderes, tot sota la inspecció del Lloyd i amb la primera classificació.



BITACORAS

FANALS MARÍTIMS

**TELEGRAFS
MÀQUINA**

**APARIACIONS
A BORD**

**E. i F. PASCUAL
MONTURIOL**

**RONDA SANT PAU, 39
BACELONA**

ELS NOUS

→ **MOTORS**
→ **MARINS**
→ **"REX"**

TIPUS 1920

:: DE 9 A 200 HP ::

Són els motors que vostè
definitivament adquirirà



Demanin-se ofertes i pressupostos als seus constructors:

S. A. dels

MOTORS RICART & PÉREZ

Carrers Borrell, 236 a 244 i Rosselló

TELÈFON 1351 G

Direcció telegràfica:
RIP

BARCELONA

Direcció telefònica:
RIP

CARLES MALLOL

Fàbrica de Lones i Lonetes per a banderes
Construcció de Velam
Passeig de Colom, 2

FILL D'EN RAMON A. RAMOS

Armador i Consignatari

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

Passeig de Colom, 19 — BARCELONA — Telèfon 205 A

LA UNIVERSAL

Fàbrica de galetes i pa de JOSEP PERMANYER

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

Purè Permanyer

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

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

LA UNIVERSAL

AGENCIA DE DUANES I TRANSPORTS

MARIAN LLUCH

Princesa, 44. - BARCELONA

Cases a Port-Bou i en Cerbère

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTS INTERNACIONALS
DUANES - TRANSITS

J. PALAZON, S. en Cta.

Josep A. Clavé, 3 - Telèfon 1939 A.

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

CABLES D'ACER FOS AL GRESOL

per a remolcadors, calabrots, cunants, etc. — Caps de Manila, sisal, etc.,
per a vapors i velers. — Xapa d'acer i de ferro per a vaixells.

FUSTÉ I COMPANYIA

Tàpies, 10 BARCELONA Telèfon 2886 A

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

Secoló especial per a la confecció de distintius esmatats per a Clubs
nàutics, Automòbils, Foot-ball, Excursionistes i demés Societats esportives,
Centres religiosos i Orfeons

MAQUINETA CABRISTAN "BOLINDER'S"

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

Completament nova. Entrega immediata.

Per a més detalls, a aquesta Administració.

RUPERT ANGLADA

Carrer Ample, 13-Tel. A 2238-Barcelona

PRIMERA A ESPANYA EN CONSTRUCCIONS DE CABLES METALLICS
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 BARCELONA Telèfon 1180 A.

AGUSTÍ BAS ROLDÓS

SEGURS I REASEGURS

ATAULP, 5 PRAL. Telèfon 3775-A BARCELONA

P. GALLASTEGUI, S. en C.

Shlp-Chandler Furnish all hinas Proveïdors de tota classe de
of provisions at the most queviures per a vaixells
moderates trices.

Carrer de la Mercè, núm. 17 - BARCELONA

MAJÓ I PIÉ

CASA PROVEIDORA DE VAIXELLS

LICORS, VINS I VINAGRES de totes classes

ESCUDELLERS, 46

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

Oyarvide, Cardona i Montserrat

Consignacions : Noliejaments : Duanes
Importació i Exportació

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

ELECTROMOTORS TRIFÀSSICS: DISPONIBLES, DE 0'75 A 300 HP.
ELECTROMOTORS, ETC., CONTINUA 220 V.: DISPONIBLES, DE
0'5 8,00 A 100 HP. — PREPARACIONS : BOBINATGES.

LLUÍS CARRERAS

VALÈNCIA, 304 Barcelona Telèfon 1205 G

ENRIC FREIXAS

Consignatari de vaixells

Direcció telegràfica: BARCELONA Cristina, n.º 5
• Freixas Cristina • Telèfon A 1585

Linia regular de vapors ràpids "ROB. M. Sloman Jr. Mittelmer-Linie" HAMBURG

RICARD TORRABADELLA

Despatx : Noliejament, compra i venda de vaixells : Segurs : Noliejament
de fruites, cereals, provisions, fustes, carbons, ferros, minerals, rajoles, etc.

CONSIGNACIÓ DE VAPORS : AGÈNCIA DE DUANES

Cables i telegrams : Carrer Traspalacio, 4
• Torrabadella • Barcelona Telèfon 822 A