CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I — BARCELONA 10 DE ABRIL DE 1919 — NÚM. 7

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

L'ESCOLA DE NAVILIERS

En el nostre article anterior, parlant de l'ensenyament nàutic català, apuntàvem la conveniència de la organització d'una Escola de Naviliers. Certament, aquesta no podria ésser més oportuna tenint en compte el moment d'expansió dels negocis marítims que estem vivint. I per a assolir que la explotació marítima la obtinguem amb tots els avenços de la tècnica econòmica, els esforços actuals no donaran els resultats profitosos que amb un perfecte coneixement de les coses es pot obtenir.

No hi ha marina floreixent sense bons mariners que la governin; però no hi ha tampoc marina sense que una competent explotació l'acompanyi, puix la manca d'aptituds per a regentar una empresa provoca moltes vegades la fallida. Abans la guerra mateix, la situació precària d'alguns naviliers no podia explicar-se pas solament per la competència anglesa. Si a una competència no es respon amb una preparació que la inutilitzi, fatalment s'hi ha de sucumbir. Els anys de guerra transcorreguts, encara que els negocis hagin estat més planers, pensem que hauran alliçonat els nostres naviliers en la explotació dels vaixells.

Espanya és un país que es caracteritza per la incompetència, i en el comerç és on més és notada la manca de tecnicisme. Fins molta part dels comerciants no creuen en la necessitat de muntar escoles que proporcionin homes tècnics en totes les diverses branques del comerç. Però molt lluny de la realitat estan els que així opinen. Poques mirades hauran donat a ço que s'esdevé arreu del món, no a Europa solament, sinó als Estats Units i al Japò, països potents que pugnen irresistiblement per a extendre llurs braços per tots els dominis de la terra.

La Mancomunitat vé de crear suara una Escola d'alts estudis que és sols un assaig. Dins un curt període d'anys cal esperar bons fruits de la tasca que es proposen realitzar els professors. I confiem veure un planter de tècnics que àvidament cercaran les grans empreses per a encarregar-los la direcció dels negocis.

En la branca de l'explotació de vaixells, la manca de tècnics hi és tan notada com en les demés del comerç. Sigui acudint, doncs, a l'auxili de les nostres corporacions, sigui per un impuls dels propis naviliers, cal crear una Escola que capaciti homes per a l'explotació de vaixells. La Cambra de Comerç ha fet alguns cursos fragmentaris d'aquests estudis. Els resultats han evidenciat que molts s'han acollit a aquests estudis i tots en tenen un pregon agraïment, perquè una preparació tècnica incipient els ha permés, no obstant, assolir bons llocs en les nostres empreses navilieres.

L'Escola de Naviliers no seria solament un benefici per als que en ella hi acudirien amb l'esperança d'un millorament social; seria un benefici directe pels mateixos naviliers, puix ultra el que podrien portar-hi llurs fills, els dependents que auxiliarien la casa, no serien res menys que uns col·laboradors de la prosperitat de l'empresa. Per a explotar un vaixell, no cal ésser un tècnic del seu guiatge, pero sí dels elements que composen, ço és, l'armament. Cal també reunir coneixements pregons de les característiques de tots els ports i el comerç que en cada un d'ells es fa amb més preponderància, per a saber amb seguretat els llocs en els quals pot conduir les mercaderies i les càrregues de retorn que se li poden oferir. I ultra aquests coneixements, es fan indispensables els dels nombrosos engranatges que precisen el noliejament, la càrrega i la descàrrega d'un vaixell, que es converteixen tots plegats en una documentació que no deixa de tenir moltes dificultats.

Solament quan les nostres empreses navileres comptessin totes amb un personal competent com reclamen els nostres dies, parant esment en el que respecte d'aquesta qüestió altres països han realitzat, es podria confiar en que els nostres vaixells no haurien de limitar-se a les

operacions de casa nostra, sinó que, si les necessitats d'aqui fossin cobertes, el vaixell, que és sempre una base de negoci, podria ésser empleat en la explotació comercial que tan popular és entre els naviliers anglesos, o sigui els *tramps,* que consisteixen en la busca en altres països de nòlits que donin un bon rendiment al capital empleat en la possessió d'un vaixell,

I encara els nostres naviliers caldria que es capacitessin que així com la creació d'una Escola, com la que apuntem, no s'obté sense el concurs de tots; així com durant la requisa de vaixells ha estat forçós l'associació de tots per a procedir al repartiment dels coeficients de la navegació a nòlit reduït, una navegació que abarqui totes les modalitats que arreu del món són empleades amb èxit, tampoc es pot obtenir sense l'unió de tots. Exemples tenim que ens poden demostrar l'utilitat de la fusió de vàries Companyies. Una fusió perfecta de totes les nostres empreses, mirant les necessitats del nostre comerç i amotllant-se a les circumstàncies dels principals Centres marítims del món, donaria els resultats que els naviliers noruegs, experts en les explotacions marítimes, esperen obtenir en la fusió que tenen projectada.

R.

L'ESPORT DEL REM

Remar! Heu's aquí la paraula que enclou tot el que sobre l'aigua es mou empenyut per uns pals finalitzant amb pala, anomenats rems; però aquesta paraula, que sembla única, hem de partir-la quan parlem de remar dins aquest exercici que coneixem per l'esport del rem.

De remar, qui més qui menys en sap, i fàcilment hom pot sortir-ne airós; però aquests moviments aplicats a l'execució del perfeccionament que s'ha creat pel desenrotllo educatiu de l'home, ja no hem de considerar-lo amb el mateix concepte. Quan es rema sota un mètode i per ell ens valem d'un benefici físic, cercant el major rendiment dins el més petit esforç, aleshores ja no és remar, sinó *bogar*. De remar en sap tothom, però no tothom sap *bogar*.

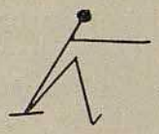


Fig. 1

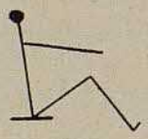


Fig. 2

Bogar és l'art refinat, pel qual l'home obté un gros aventatge del seu esforç esmerçat; és un refinament raonat dels moviments propicis a obtenir un major rendiment sots un estudi pulcre i metòdic, mercés al qual un bon estilista no executa cap esforç de violència contra les lleis de l'educació física, i la força bruta hi és negativa.

Bogar és remar amb cura, amb istil. Istil és l'execució sots una greu pulcritud de moviments; és l'estètica de l'art del rem.

Oh el mar!—crida tothom.—Què bell és anar-hi! Que'ns agrada remar!—I agafen un bót o es fan socis d'un Club i surten de port i frueixen de la bellesa del mar perquè tot els encanta, tot els enamora. Però es cansen llastimosament, passen fatigues per a fer camí, suen bojament i retornen satisfets del mar, d'aquesta immensitat que'ls ofereix remar. Retornen joiosos, satisfets i encara no han gaudit pas del seu bell encís; no han fruit la sensació que sent un bon remer al fer-se mar endins, seguint el ritme d'un bon istil; no saben com és gran remar amb art, amb ciència, com tot es desenrrotlla metòdicament i els moviments armònics enllaçats donen una igualtat d'execució, sense discrepàncies, i els rems i els remers segueixen un mateix ritme, agradable pel qui rema, majestuós, elegant, ple de bellesa pels qui guaiten.

L'art de remar, des del punt de mira esportiu, enclou el més gran aventatge. ¿Qui negarà la bellesa del mar, d'aquest mar tan grandiós que fa cantar les muses? Qui no parla d'ell amb paraules de joia? ¿Qui no l'estima i en sent grat gronxar-se amb ses ones? El rem us fa ofrena d'un bell exercici que practiqueu en mig de tot aquest encís, banyat d'un sol agradable, d'un aire sà, lluny de malsanes polsagueres, lluny de llocs en els quals la terra us embruta, lluny de les lluites del cos a cos en les quals l'energia de l'home ós causa de malhaurats contratemps. És bell pel seu lloc d'acció, per l'aire pur que embauma la respiració, és higiènic perquè es desenrrotlla apartat de tota cosa malsana.

El rem, com a exercici físic, no dubtaré pas en proclamar-lo el millor de tots els esports que es practiquen, i aquesta afirmació, filla del meu entusiasme, per a fer-la és necessari conèixer detingudament ço que és l'art de bogar, i, punt per punt, analitzar tots els seus moments, compendre el treball dels mus-

Fig. 3. Fig. 4.

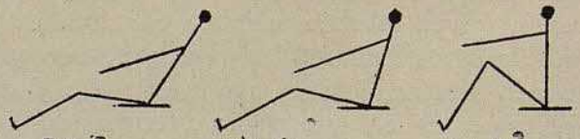


Fig. 5. Fig. 6. Fig. 7.

cles en cada un d'ells, fer un estudi del seu desenrotllament total, i aleshores hom tindrà esment del gros benefici físic que enclou per a l'ésser humà.

Bogar és un compendi de moviments de gimnàstica, aplicats a tots els orgues del cos, units sàviament per a la pràctica d'un esport. A més, l'home que s'hi dedica, necessita d'una preparació que no requereix cap altre esport: una preparació pausada, constant, seguida, allunyant-lo dels vicis, moderant-li la vida, apartant-lo de les begudes alcohòliques i del tabac; necessita, per a una bona preparació, no malmetre hores de dormir, i fins una vida especial en les viandes; és, sens dubte, el que més esclavitza i el que vol més força de voluntat.

Tot ço pot aplicar-se a dos classes d'homes: a aquells que hi van a lluitar i a aquells que ho practiquen per fer exercici. Ambdós són d'un resultat positiu, però com que hem de parlar de la pràctica en la part educativa, ho faré patentitzant la seva vàlua per damunt de tot altre esport.

L'art de remar està dividit en diferents temps, que és necessari parlar-ne separadament, ço que faré en altres escrits. Aquests temps tenen una continuació rítmica en llurs repeticions.

De totes les bogues, és la més hermosa la de la nau de seients movibles, en la qual l'exercici és complet i més eficaç. En ella hi treballen les cames, els braços, els ronyons, les espatlles i d'una faisó especial l'abdòmen. Les cames, apoiades sobre els pedals, es mouen en sentit de ballesta, obrint-se o tancant-se segons el moment d'acció. El cos, recte, dóna sortida al pit, els ronyons entrats i es braceja com una palanca, amb els braços que no fan altra cosa que ésser intermediaris de l'acció del cos per a transmetre-la al rem, sense cap altra missió que la de subjectar-lo, i en el moment precís per a entrar-lo a l'aigua, girar la pala, mantenir-lo durant el curs de l'estropada i recullir-se per a obtenir una bona sortida, i estirar-los ràpidament a fi de no topar amb els genolls quan les cames es pleguen preparant un nou cop de rem.

Posa d'atac (fig. 1). El cos en palanca deixa caure's enrera fent pressió amb els peus sobre els pedals (fig. 2). Quan el cos adquireix una inclinació d'àngul obert (fig. 3) els braços es pleguen suaument fins arribar al cos, sempre en una mateixa cursah orizontal, marcant un descens per a treure el rem de l'aigua (fig. 4), joc de munyeques per a girar-lo posant la pala planera i allargar els braços (figura 5), i seguidament aixecar el cos (fig. 6). D'aquesta faisó, plegant-se les cames, avença el cos (fig. 7) fins a trobar la posició d'atac.

Els moviments de les figs. 1, 2 i 3 són d'una bona part d'energia a fi que aquesta, transmesa al rem, doni una major eficàcia a l'estropada. Els braços i cos (figs. 3, 4, 5 i 6) són ràpids, sobretot el llançament de braç, però fàcils, dolços. Llavors, lentament, d'una faisó que contrasti amb l'energia de l'atac, corre el cos i seient (fig. 7) renovant l'aspiració, descansant breus moments i omplenant els pulmons pel nou atac.

Tot ço descrit es desenrotlla sempre acompassat, dins un mateix esmerçament de temps, ço que fa que ofereixi la mateixa sensació d'una gimnàstica d'aparells, en la qual tot hi treballa amb una regularitat rítmica, i en la qual el tòrax es desenrotlla per un bell funcionament, sense el perjudici d'opressions de cap mena.

Cap esport és complet com el del rem, ni cap altre pot fruir de sa pràctica tan suaument, gaudint el màxim de sa bellesa tota. Es l'esport recomenat per eminents metges; és el que enforteix més armònicament la joventut; és el que fa veritables atletes, homes àgils i homes forts.

El rem és un equilibri admirable i perfecte del treball muscular.

No tothom qui rema, coneix el rem.

JOSEP ASTELL

ESTATS UNITS

CREACIÓ DE PORTS FRANCS AMB INSTAL·LACIONS MODERNES EN ELS PORTS ESSENCIALS

Heu's aquí un article que traduim del *Shipping*, de New-York, que demostra l'interès que té en tot el món la creació de ports francs com a mida de desenrotllament comercial i marítim en la *post-guerra:*

«Per ports essencials, entenem aquells que són situats en les vies comercials internacionals que travessen els Estats Units. La enumeració d'aqueixos ports demanaria un estudi preliminar relacionat amb les rutes de navegació. Així podríem, evidentment, indicar New-York i Nova-Orleans com posseïnt les situacions més favorables per a al tràfec de l'Atlàntic Nord i el de l'Atlàntic Sud i Seattle i Los Angeles com presentant la mateixa posició privilegiada per al comerç del Pacífic Nord i Sud. Igualment es veu a primera vista que seria d'interès compendre Manila entre dits ports en raó de la seva situació que la fa una agència del comerç americà en mig les aigües assiàtiques. No res menys, tota altra gran ciutat marítima com Filadelfia, Boston o San Francesc poden devenir port franc si llur conveniència ho indiqués.

»La creació de ports francs en aqueixes ciutats, així com la construcció en gran escala de locals d'amagatzematge i de dàrsenes i instal·lació de grues o aparells de llevatge per a la manipulació ràpida dels

carregaments, constitueixen el principal dels factors susceptibles d'assegurar als Estats Units el seu paper natural de dipòsit mundial, de centre de transbordament i de *trait d'union* entre l'Orient i l'Occident, entre l'hemisferi Nord i l'hemisferi Sud. La nostra riquesa, els nostres recursos, la nostra bona reputació comercial i la nostra situació geogràfica ens designen com a acomplidors d'una gran tasca en l'obra de la reconstitució econòmica que succeirà a la guerra. Les nacions europees tindran necessitat de cereals, cotó, llana i matèries primes de tota classe.

Nosaltres tindrem que proveïr-les no solament de tot el nostre excedent normal de producció, si que també de les mercaderies acumulades durant la guerra per l'Extrem Orient i l'Amèrica del Sud.

»Els mercats colonials, que s'extenen a l'Oest i al Sud dels Estats Units, tindran necessitat de multitud de productes manufacturats dels quals n'han estat privats durant tots aqueixos anys de guerra, així com també de capitals per a acréixer llur potència productiva. S'haurà d'estudiar el medi d'aprovisionar-les no solament de les nostres pròpies mercaderies, sinó també de les dels nostres aliats, car l'energia d'aquests no hauria d'ésser distreta pels problemes de la marina mercant, per a poder ésser concentrada sobre la fabricació de productes, l'exportació dels quals és necessària a la reconstitució de llurs finances tan durament expremudes. Tindrem, per la mateixa raó, de proporcionar als països nous els capitals que demanin.

»Raons anàlogues feren en altres temps de Lübeck, d'Hamburg, d'Amsterdam, d'Anvers, de Londres i de Liverpool els ports de transbordament o els *entrepôts* del tràfec mundial. Com que l'eix del comerç internacional s'ha desplaçat sempre de l'Est a l'Oest, pot suposar-se que, com a conseqüència de ço que ha ocorregut durant aqueixos darrers anys, arribarà a les nostres costes. Demés, l'història ens ensenya que a una nació d'empresa i un xic previsora, pot, dins una certa mida, fer desviar cap a son territori el centre del tràfec mundial. També podrem nosaltres atreure'l i retenir-lo per nombroses generacions entre els nostres ports de l'Atlàntic i els del Pacífic. Per a aconseguir aquest fi, ens bastarà seguir l'exemple donat pels coratjosos comerciants lanseàtics, holandesos, flamencs i anglesos.

»La necessitat d'acondicionar els nostres ports en la mida suficient és compresa per tots nosaltres. L'aplicació, però, d'aquest principi ha d'ésser deixada als especialistes i, en cada ciutat marítima, a les autoritats municipals i a les del port correspont estudiar la qüestió, de concert amb els enginyers. La construcció de vasts locals de dipòsit és una qüestió que ha d'ésser abandonada a l'iniciativa privada. Els capitalistes i els comerciants dels nostres grans ports haurien de posar-se immediatament en relació per a estudiar els medis de constituir noves societats de dipòsits francs i donar més impuls a les existents.

»Quant a l'establiment de ports francs en nostres ports essencials, seran necessàries negociacions complicades entre els diversos grups interessats i les autoritats de la Confederació, de l'Estat i del port. Els aventatges, però, que es rocolliren d'aquest sistema són evidents. Les ciutats marítimes que han adoptat el port franc han esdevingut centres de distribubució no ja de tota la comarca, sinó de tot un conjunt de països. Suposem que un productor de Xina sàpiga que les seves mercaderies poden ésser dipositades en franquia de Duana en un port americà del Pacífic per a esperar-hi un comprador i que un comprador europeu, a la busca de productes xinos sàpiga que pot trobar-los al mateix port sense experimentar altres despeses que el cost del transbord. Heu's aquí dos comerciants que esdevindran clients d'aquest por franc americà.

»Amb una bona marina mercant, vasts dipòsits i zones franques, els ports americans dels dos Occeans esdevindran els centres de repartició del comerç mundial i asseguraran als Estats Units, no solament tots els aventatges que remuneren als intermediaris de llurs serveis, sinó també tots els beneficis realitzats pels transportadors. No ha d'oblidar-se mai que el balanç comercial favorable d'Anglaterra no prové pas d'un excedent de les exportacions sobre les importacions, sinó del nòlit pagat per cada nació del món al transportador i el distribuidor dels seus productes, com també de les rendes dels capitals britànics col·locats en els països d'Ultramar».

LA REFORMA DEL PORT DE MARSELLA

La Cambra de Comerç, de Marsella, va pendre l'acord d'eixamplar el port, reformant el «Vell Port», per a convertir-lo en port de viatgers.

A propòsit d'aquesta mida, s'han suscitat polèmiques entre els «antics» i els «moderns», o sigui els que volen que el «Vell Port» es conservi i els que volen adaptar-lo a les necessitats presents.

El president de la Cambra de Comerç, M. Adrien Artaud, ha dit que quan la Cambra va pendre l'acord estava lluny de pensar que pogués aixecar tanta emoció entre la ciutat. D'acord amb la Direcció d'Obres públiques, proposà pendre uns 450 metres quadrats de la dàrsena del «Vell Port», per allargar els molls entre la casa de la ciutat i de la Tourette.

L'allargament d'aquests molls—afegeix—és una necessitat imperiosa, segons nosaltres. Es tracta de dotar a Marsella d'un port de viatgers que li manca; d'un port en el qual els «paquebots» ràpids de les línies de Tunis, d'Algeria, de Còrcega, del Marroc, podran embarcar i desembarcar llurs passatgers en plena ciutat i a curta distància dels hotels i de l'estació. Si tothom coneixés la llargada i les cent dificultats i coses desagradables que es troben en el

trajecte que han de fer actualment els passatgers per a arribar a les dàrsenes en els quals amarren aquests «paquebots», o bé per venir d'aquestes dàrsenes, es sabrien els grans aventatges del nostre projecte.

M. Artaud protesta de les acusacions dels contraris de la reforma, els quals diuen que la Cambra de Comerç no es limitarà a fer-hi amarres de passatgers, sinó que hi desembarcaran les mercaderies dels vaixells, cosa que implicarà la construcció de coberts, grues i una via fèrria que serà lligada a la dels altres molls.

«¿Estan segurs els nostres adversaris—afegeix—que reclamant amb tanta fogositat la conservació integral de la fisonomia actual del Vell Port, són les nostres veritables tradicions locals el que defensen? ¿Els defensors d'aquestes tradicions, no seran ells, pel contrari, els que es recordaran que, si el Vell Port ha estat el cor de Marsella, el comerç no ha cessat mai d'ésser l'ànima de la seva prosperitat? La llei imperiosa del comerç, doncs, és l'evolució i l'adaptació progressiva i ràpida a totes les necessitats modernes.»

Momentàniament el projecte ha quedat sense efecte, però no deixa de dir M. Artaud que té la plena confiança de que respon als interessos *tradicionals* del poble marsellès i que els esdeveniments el faran acceptar als adversaris més aferriçats.

Per altra part, l'alcalde de Marsella, M. Maurici Pierre, que s'ha posat al cap dels adversaris de la reforma, diu: «Des de que l'antic Lacydon fou el sol port de Marsella fins a la meitat del segle XIX, per a adaptar-lo a les necessitats de la navegació i al desenrotllament del seu tràfec, calgué construir molls i profunditzar el fons. Però mai es tocà l'explanada d'aigüa més que en cas d'absoluta necessitat i amb la més gran prudència.

»Durant vàries vegades es pretengué allargar els molls, escursant l'explanada, però foren rebutjats per la població els projectes, i l'any 1844 s'engrandiren els molls, però no en perjudici de l'explanada, sinó del costat de les cases, i aquests mateixos molls septentrionals del Vell Port són els que avui vol allargar la Cambra de Comerç prenent un tros de l'explanada.

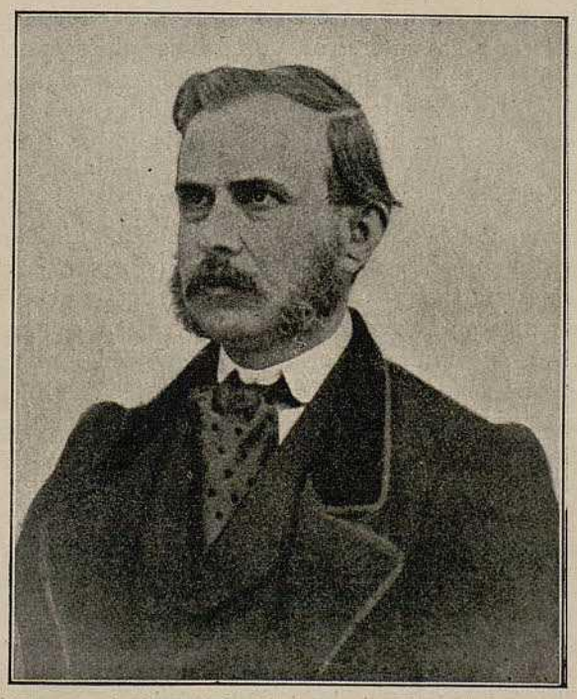
»Se'ns diu que l'allargament de 1844 ha devingut insuficient i se'ns afirma que no es tracta més que d'una millora. El Vell Port no és més que una dàrsena de l'immens domini, susceptible de convertir-se en port. Per satisfer les exigències llegítimes de la navegació, Marsella ha perllongat molt el seu port. ¿Pel seu desenrotllament, per la seva prosperitat, és necessari disputar alguns metres de vora als pescadors que els ocupen després d'un temps immemorial? El Consell Municipal ha protestat de la reforma i ha demostrat, per consideracions d'ordre tècnic i d'estètica, que la bellesa i la prosperitat de Marsella no tenen res d'incompatible.»

El Govern no ha pres resolució sobre aquest assumpte, però el prefecte de les Boques del Ròdan ha declarat que estava al costat dels adversaris de la reforma.

HOMES CATALANS IL·LUSTRES

EN NARCÍS MONTURIOL

La guerra mundial, que durant cinquanta mesos ha destruït vides i pobles, ha fet reviure entre nosaltres la genial figura d'aquell català que fa seixanta anys, en aquest Port, efectuà les primeres proves del vaixell submarí, meravellant als savis amb son descobriment.



Massa oblidadissos, hem deixat de tributar a En Monturiol el deure de gratitud i homenatge, i Barcelona, que gaudí de les primícies dels fruits dels seus estudis, pràcticament resta desagraïda. Prou conegudes són les dates de la vida de l'inventor del *Ictíneo,* per a que en fem recordança aquí.

Consignem sols que nasqué a Figueres el 23 de setembre de 1819, i aquesta data fóra oportuna tenir-la en compte per a pagar el deure a que acabem de referir-nos.

En Monturiol, com tots els grans homes de ciència especulativa, sofrí veritable calvari per a fer entendre a l'Espanya oficial el per què del seu invent, l'utilitat que reportaria el nostre país i l'avenir a què estava destinat. Era un vident i no conseguí fer-se compendre.

La seva obra restà inèdita i el seu esforç perdut. Però els que han endinsat en els estudis que ell inaugurà, palesament confessaren la primacia que en la navegació submarina ha de concedir-se a l'illustre figuerenc que una vegada més demostrà el valer dels catalans.

Tardana és la reparació, però la nova Catalunya no pot ni vol oblidar als seus grans homes, i, justiciera, treu de l'oblit la figura simpàtica d'En Monturiol.

L'*Ictíneo* no estava pas destinat a convertir-se en arma de guerra tal com ara hem vist; era un vaixell «demostratiu» per a provar que és possible navegar sumergit sense relació amb l'exterior; que l'home podia sense perill de cap classe sotstreure's de l'atmòsfera durant alguns temps, suficientment per a desempenyar quefers al fons del mar.

Dos foren els vaixells que construí En Monturiol efectuant amb el primer cinquanta immersions públiques en aquest Port i quatre al d'Alacant.

Com acabaren les proves? Escoltem a l'enginyer Pascual Deop, un dels tripulants del vaixell.

La crisi monetària, que feia ja tres anys ofegava a l'inventor i consocis arribà al límit, essent inútils els esforços que es feren per a vèncer-la.

Els comptats accionistes furgaven per a que es complís l'ofrena d'anar a la busca del coral.

Els tallers de construcció volien cobrar factures i ja no entregaven més material.

La tripulació quedava lliure; la Junta del Port els treia amb pretext de que feien nosa, i l'Hisenda embargava el vaixell, ja que essent una empresa industrial no pagava la contribució deguda.

El fracàs industrial no aplanà a En Monturiol, el qual seguí els estudis per a perfeccionar el seu invent, i així veiem que en 1873 es dirigeix al Rei demanant protecció, que tampoc conseguí. D'haver-se protegit a En Monturiol, avui Espanya podria enorgullir-se d'ésser el país que primerament hauria conseguit el domini subaquàtic i no hauriem sofert l'humiliació de que una vegada més a Espanya, els grans homes, els grans invents, tinguin d'allunyar-se d'ella.

Llegint les Memòries d'En Monturiol es veu el convenciment que tenia de la utilitat del seu invent i de la manera com s'avançà als moderns submarins, que, en realitat, no son més que perfeccionaments (deguts a les noves actuacions cientifiques) de l'*Ictíneo*.

Honorem al savi que, en mig dels contratemps, seguí impertèrrit en sa obra, deixant a la posteritat l'exemple d'una voluntat ferma i decidida posada al servei d'una idea gran i noble.

Barcelona, que presencià les proves de l'invent, guarda carinyosa les despulles d'En Narcís Monturiol, qui morí a Sant Martí de Provensals el 8 de setembre de 1885.

La justícia, que li negaren els homes, li farà la Història.

F. DE P. C.

COLONITZACIÓ CATALANA

Preconitzant la necessitat que té Catalunya de fomentar i atendre amb tota cura a sos interessos marítims, si vol aconseguir en l'esdevenidor un potent desenrotllament comercial, dèiem dies passats que aquesta afirmació és fonamentada en diferents raons, de les quals no és pas la de menys força el record que serva la Història de la grandesa i importància que adquirí la nostra terra en sos bons temps com a resultat de ses memorables empreses marítimes i de la poixança i poder de sa marina.

I en parlar de les empreses marítimes de Catalunya i de ses brillants conquestes, ve molt a tomb remarcar el sistema de colonització adoptat pels catalans a tot arreu, puix constitueix per si sol un dels més preats segells de glòria de nostra antiga nacionalitat catalana i demostra plenament el bon seny i els enlairats sentiments de justícia que presidiren tots sos actes. Diguem-ne, doncs, alguna cosa, que val la pena de què ho sapiguem tots i ho recordem.

Les Balears, València, Sicília i els territoris tots conquerits pels nostres reis, poden donar ben bé fe del nostre sistema de colonització.

No encegats jamai per un instint de tirania, sinó inspirats per aquell tradicional sentiment de llibertat que planà sempre en nostra terra, fins moguts potser, no cal negar-ho, per la pròpia conveniència, vàrem tenir en compte a tothora els catalans els drets dels habitants dels païssos que conquistàrem.

Per això llegim a la Història que respectaven sempre nostres reis com cosa sagrada la llengua, els usos i els costums de les terres conquerides. Sos habitants, tractats així per nosaltres, no com a esclaus, sinó com a veritables germans, veient des del primer dia de nostra dominació reconeguts per nosaltres llurs més íntims afectes, aquells preats signes de sa personalitat col·lectiva, lluny de sentir néixer en son cor cap sentiment d'odi contra el conquistador, convivien satisfets amb la Metròpoli, amb la qui es sentien, no lligats, sinó dolçament units pels agradosos llaços de l'amor i del respecte mutu.

Bona prova de ço que hem dit tenim en el fet de que no hagués mai perdut Catalunya ni un sol pam de terra de la molta que adquirí. I encara farem constar aquí que la revolta, potser única, que registra la Història en les colònies catalanes, no fou pas espontània ni deguda al descontent dels naturals, sinó a agents estranys, a interessats maneigs de gent de fora que per sos fins particulars la somogueren. Ens referim a la illa de Sardenya, que, conquerida l'any 1326 per En Jaume II el Just, s'insurreccionà uns 30 anys després durant el regnat de son nét En Pere del Punyalet; però aquesta revolució consta

ben bé que fou en un tot moguda i atiada pels genovesos, que eren en aquella época nostres més temibles i poderosos enemics i rivals allà a Orient. Ben clarament diu la Història que l'enveja, el despit i la malvolença d'aquells veïns envers nosaltres promogueren la immotivada insurrecció que hem esmentada.

L'antiga colonització catalana, ja prou recomanable per l'esperit de justícia que l'informa, ho és molt més encara si es comparen els magnífics resultats que n'obtinguerem amb els que dóna sempre l'altre sistema de colonització que cal ara exposar com a necesari terme de comparació.

Malauradament existeixen encara Estats que no entenen pas com nosaltres enteníem la manera de colonitzar un país. Estats que en els territoris que adquireixen o conquisten no hi veuen més que un senzill feu, i als quals sols saben governar inspirats pel despotisme i sense voler, plens d'orgull, reconèixer ni respectar els més rudimentaris drets de l'home. Tractats els naturals d'aquells països, no com a ciutadans en plena possessió de llurs drets, sinó com a miserables esclaus, res té d'estrany que sentin el desig de lliurar-se d'un jou que els ofega i els denigra; portant això tard o d'hora com a inevitable conseqüència la separació de la colònia d'una terra i d'una gent que per força han d'odiar amb tota l'ànima.

Esforçar-nos en demostrar la veritat de ço que acabem de dir, fóra tasca inútil: prou exemples en dóna l'Història, i fins podríem trobar-ne un no lluny de casa. I així, tot reconeixent i admirant com es mereixen la valentia i l'heroisme demostrats en llurs conquistes, planyem de cor la ceguetat dels conquistadors d'aquesta mena, i diguem per a acabar que per a un poble que s'estimi i que per civilitzat es tingui l'elecció entre ambdues maneres de colonitzar no és pas dubtosa: fins fent callar nostra consciència, els resultats pràctics d'una i altra són prou eloqüents per a decidir-la.

Si la realitat dels fets no els hi diu res als entossudits opressors de pobles, ni els alliçona tampoc la dolorosa experiència, nosaltres sí que hem de fixar-nos-hi. Recordem-les sempre, catalans, les ensenyances de l'Història.

RAFEL MONJO

NORUEGA

PROJECTE DE FUSIÓ DE LES COMPANYIES DE NAVEGACIÓ

No són ignorats els preparatius fets a Noruega pels Centres comercials i industrials amb mires a preparar dit país per a la lluita econòmica que recomença més aspre que mai.

En molts països, diu el *Verdens Gamg*, principal orgue dels interessos econòmics de Noruega, es veu manifestar-se una tendència a la fusió de les societats de navegació. Assistim a la creació i unió de Companyies de capitals considerables. A Noruega hi ha encara nombroses petites cases navileres que repugnen l'idea de la col·laboració, ço que és una causa greu de feblesa que amenaça el país. La nostra marina de comerç serà objecte d'una forta competència, i si Noruega vol continuar essent una potència marítima de primer ordre és necessari que les seves empreses navileres s'organitzin en la forma en que es fa en les grans potències estrangeres. Per a que la seva flota continui essent el mateix factor poderosíssim de la seva economia, és necessari que les societats de navegació s'uneixin. Aquesta col·laboració és la única que pot posar la flota de comerç, en estat de resoldre els problemes que no poden ésser solucionats mentre la primera preocupació no sigui l'amortització *inmediata* del vaixell.

La *Verdens Gamg* explica que el pessimisme que ha regnat darrerament i que persisteix, encara que atenuat, en els Centres marítims, serà favorable l'idea d'una col·laboració entre les Companyies. Fa notar també que les grans societats en els moments difícils han resolt llurs crisis més fàcilment que les petites.

D'una enquesta feta per dita Revista prop dels directors de les grans societats de navegació, resulta que aquests es mostren favorables al projecte de fusió, entenent que aquesta és d'una importància capital tant per les Companyies transatlàntiques com per les petites.

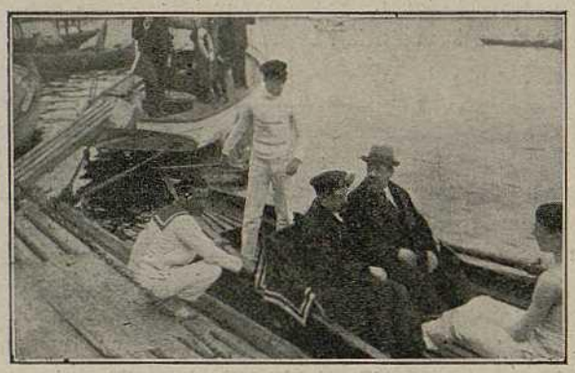
Sembla, en efecte, que aquesta idea de fusió fa poc a poc son camí: les línies de la gran casa armadora Wilhem Wilhelmsen de Jönsberg (línia de l'Amèrica central i Mèxic) s'han fusionat amb varies línies, que exploten la casa Faernley Eger, de Christiania.

A principis d'any les dues Companyies noruegues «Manchester» i «Skandinaviske Ostafrika Linie» s'han igualment fusionat. Aquesta agrupació, que porta al seu cap la casa «Jhor Thoresen», ha absorbit també la casa «Otto Thoresen». Disposa així de 100,000 tones amb un capital de 20.000,000 de corones.

EL "CLUB DE MAR"

ADQUISICIÓ DE NOVES EMBARCACIONS

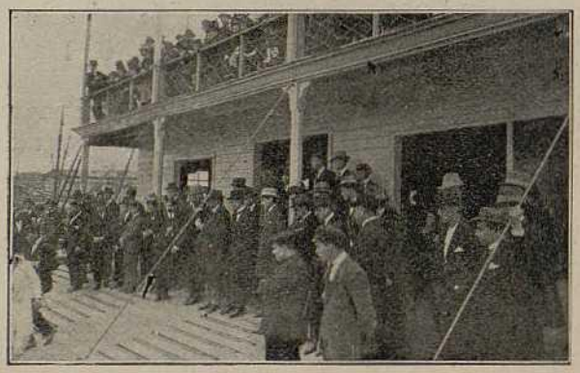
El dia 23 del mes passat tingué lloc al «Club de Mar» la botadura de una nova embarcació, una



El senyor Puig i Esteve, padrí del *Outrigger*, i el president del Club a l'embarcar a la canoa *Flordeneu*

outrigger de línies sumament fines i elegantes, darrer model «Foggi & Agretti» de Livorno, fou apadrinada pel ex-president del C. A. D. C. J. i Conseller del nostre Ajuntament, En Josep Puig i Esteve, i tripulada per l'equip campió de Catalunya i Espanya, compost dels senyors Vidal, Rigol, Boronat, Subirana i Raldiris.

A la nova embarcació li fou posat el nom de *Pere Martell*, en recordança del navegant català d'aquest nom, que tant contribuí en l'expedició portada a terme pel Rei En Jaume per a la conquesta de Mallorca. Amb aquesta adquisició del «Club de Mar» s'imprimeix una nova orientació en l'esport del rem en nostra Catalunya, car si bé es cert, que ja fa temps el «Real Club Marítimo» posseïa embarcacions d'aquesta classe, mai s'havien pogut celebrar regates interessants per manca de contrincant, i així com l'entrada del «Club de Mar» a les curses de rem donà a aquest esport l'impuls que avui gaudeix en la nostra ciutat, és gairebé segur que aquestes darreres adquisicions es donaran també a les regates d'embarcacions tant atrevidament lleugeres, que son amb les que es fan les regates de més renom a tot el món. Son amb les *outriggers* precisament que es corren els grans campionats a l'Europa i a l'Amèrica; les cèlebres regates d'Henley i el no menys anomenat *macht* entre els equips universitaris d'Oxford i Cambridge.



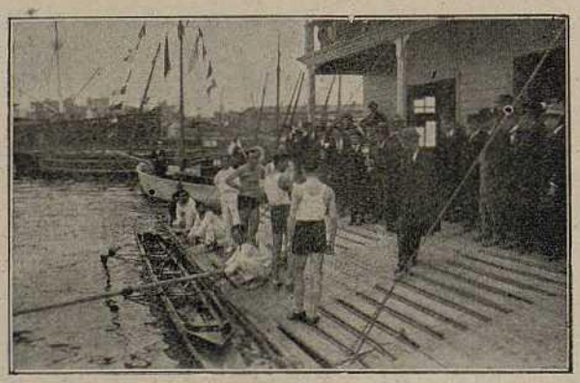
El públic presenciant la botadura des del Club

Hi havia el propòsit, per part del Comité de Rem d'aquest Club, d'oferir al públic aimant de les regates en el proper Campionat de Catalunya unes d'*outrigger* a 4 remers, però l'anormalitat de les circumstàncies han fet impossible per enguany la seva realització. En canvi, sabem que pel 1.er de juny, data d'aquest campionat, figurarà en el programa una cursa notable per ésser nova en la nostra ciutat. Es tracta d'una regata d'Skiffs, les fràgils naus individuals que exigeixen d'aquell que les tripula els coneixements més complets del difícil art del bell remar. En ells s'hi revelen els virtuosos del rem, com En Barry, En De la Plane i En Sinagaglia, estels de primera magnitud a Anglaterra, França i Italia respectivament.

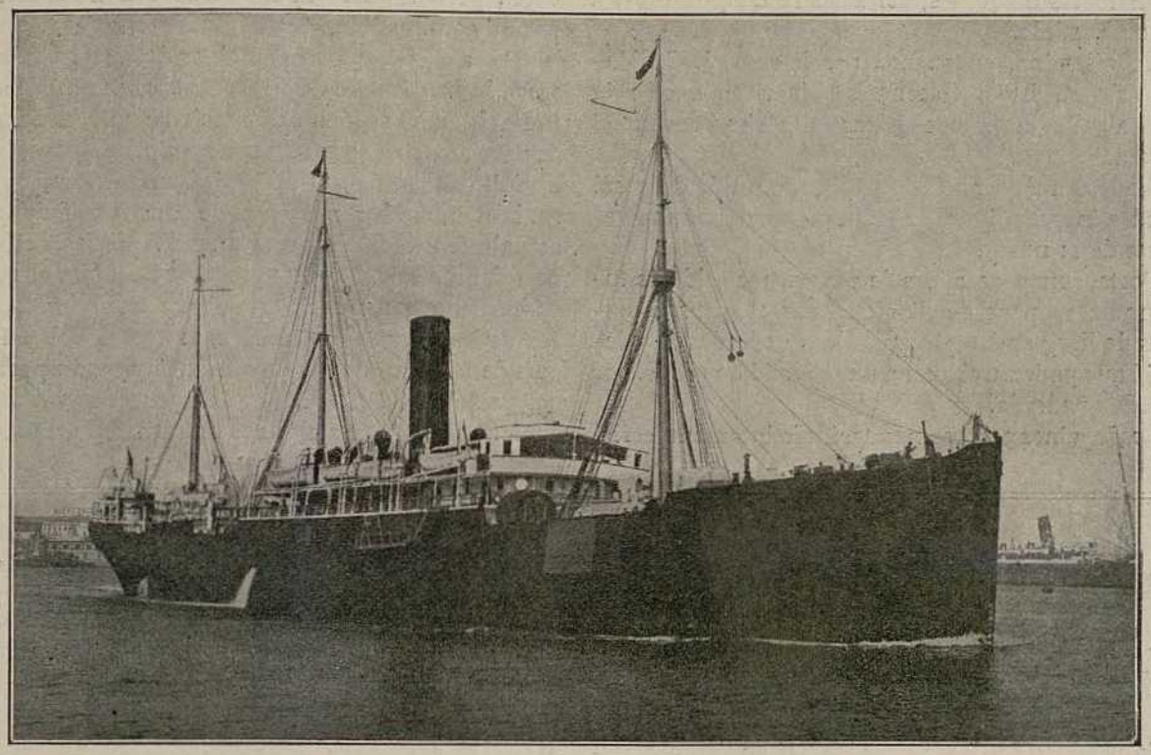
D'aquests tant subtils i delicats aparells, el «Club de Mar» és potser el primer d'Espanya que en posseeix de propietat social, car per tractar-se de bots exclusivament d'un remer i a la vegada representar d'un cost excessiu, fa que rares vegades constin en la flota d'una societat. Però mercès a l'entusiasme dels seus socis senyors Ramon Sarsanedes i Florenci Grau, dos dels pròxims a botar-se, estaran a la disposició dels atletes d'aquest Club, usufructuaris del material destinat a regates.

La festa de la botadura tindrà lloc el dia 27 del que som, coincidint amb l'homenatge que els socis del Club dediquen al seu capità de rem, En Josep Durban. Els «Skiff», les proes dels quals seran remullades amb el clàssic «Xampany» portaran el nom de *Rizal, Nuri, Sol* i *Ferm.*

Ens plau molt poder consignar aquests actes, car demostren que els esports nàutics obtenen en nostra ciutat cada dia major desenrotllament. Aviat aquestes festes nàutiques obtindran a Barcelona l'importància dels grans concursos europeus.



El senyor Puig i Esteve, batejant el nou *Outrigger* amb el nom de *Pere Martell*



El vapor *Manuel Calvo*, que topà amb una mina prop de l'Estret dels Dardanels

LES CONSTRUCCIONS A ANGLATERRA

El vapor *Clan Macwilliam* ha estat construït per la «Greanock & Grangemouth Dockyard Company», per encàrrec de la casa «Cayzer, Irvine & Co., Limited», essent de notar que aquest vaixell és el més gran que ha sortit d'aquesta casa constructora.

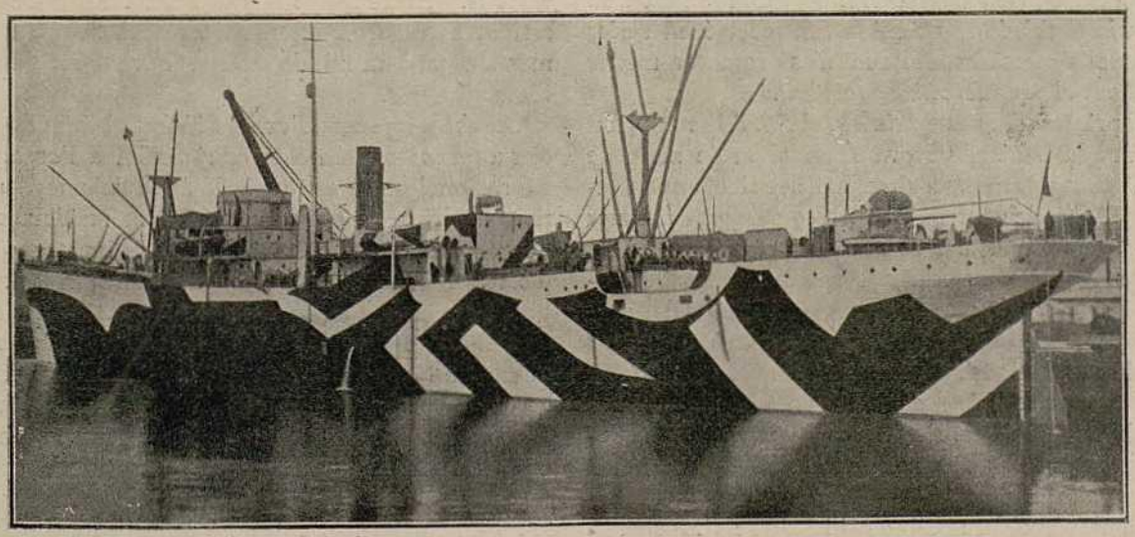
Les principals dimensions són:

Llargada. . . .	437 peus
Mànega	56 »
Puntal	31 » 3 pols.
Pes mort. . . .	10,250 tones

Aquest vaixell ha estat construït segons el sistema de quadernes patentat de Millar. Mr. William Millar, O. B. E., és Director tècnic de la «Greenock & Grangemouth Dockyard Company».

Aquest sistema consisteix en una combinació de quadernes longitudinals que reforcen les verticals, estalviant pes, per quan, degut al lligat d'unes amb altres, permet donar una major lleugeresa al material.

Aquest vaixell porta un doble fons que va de llarg a llarg del casc, utilitzable, menys en l'espai



El vapor anglès *Clan Macwilliam*

destinat a les màquines, per a lastre d'aigua o per a oli combustible.

La màquina, construïda per la casa «J. C. Kincaid & Co., Ltd., Greenock», és situada al mig del vaixell, amb dos grans dipòsits davant i darrera.

Aquesta màquina és de triple expansió, d'un sol cilindre invertit, i de 2,500 i. h. p.; pot donar una velocitat de 11 nusos.

Porta, com generadors de vapor, tres calderes tubulars de 12 peus de diàmetre per 15 peus, 5 polsades de llarg amb 8,150 polsades quadrades de calefacció que poden treballar a una pressió de 180 lb. per polsada quadrada.

Les fogaines permeten usar, indistintament, carbó o oli, portant una instalació «Wallsend-Howden» per oli combustible.

Per a facilitar les operacions de càrrega i descàrrega hi ha diverses escotilles obertes en sentit longitudinal, de les següents dimensions: 31 peus 6 polsades per 20 peus; 33 peus 6 polsades per 20 peus; la del dipòsit del carbó de 18 per 20 i alguna altra més encara. D'acord amb els sistemes de construcció adoptats actualment en algunes drassanes d'Amèrica, la major part del material ha estat preparat i acoblat abans de començar la construcció total, i s'ha fet amb el 60 per 100 de les planxes del casc, com tot el doble fons, part de la proa i de la popa i altres parts importants del vaixell. Altrament, aquest procediment també comença d'usar-se a algunes drassanes angleses.

La rapidesa en la construcció de vaixells als Estats Units

Quan amb motiu de la guerra submarina els al·liats hagueren d'accelerar tant les construccions de vaixells, als Estats Units es confià la tasca d'organitzar la producció a Mr. Schwal, el rei de l'acer, director general de l'«Emergency Fleet Corporation», qui, en realitat, reuní sota una direcció oficial, amb la col·laboració de Mr. Hurley, rei de la Navegació, les grans drassanes dels Estats Units del Nord i, particularment, els de la important «Submarine Boat Corporation». Era, en definitiva, una dependència del «Schipping Board», el ministeri de la marina mercant nord-americana.

Mr. Schwal, sense perdre temps, l'endemà d'ésser nomenat director, féu reunir els directors de les grans drassanes i els demanà un esforç considerable, en nom de la defensa nacional. Es tractava simplement de construir en un mes el que hi havia el costum de fer en deu mesos.

Els constructors respongueren plenament a la demanda, i el que se'ls havia demanat en un mes, ho feren en una setmana. Per a obtenir aquesta sobreproducció, havien de recórrer al procediment nou del *vaixell fabricat*, o sigui la construcció en sèries de vaixells mercants, del qual n'és promotor mister Sutphen, *el pare del vaixell fabricat.*

El primer d'aquests vaixells, el *SS. l'Agawam*, fou llançat a la badia de Nova York, el 30 de maig de 1918. Després molts d'altres han seguit el seu exemple. El crit de guerra dels directors de les drassanes era: «tres vaixells per setmana», que equivalien, al menys, a 6,500 tones. Aquesta xifra ha estat superada per la «Submarine Boat», que llança dos vaixells per setmana, de 5,500 tones cada un. Heu's aquí les condicions sota les quals es va obtenir aquest resultat, que sembla fantàstic.

Abans la guerra, s'utilitzaven per a la construcció els mètodes normals que empleen l'acer d'una faisó clàsica, si pot dir-se així; però quan fou estudiat el greu problema d'intensificació dels transports, els especialistes aconsellaren, els uns, nombrosos vaixells petits, de gran velocitat, i els altres, pel contrari, tipus grossos. Però tots declararen que la fusta havia d'ésser empleada com primera matèria. Mes al final de 1916, l'«Electric Launch Company», que havia acabat, pel Govern anglès, 550 caça-submarins de fusta, completament, pogué constatat que per vaixells de gran tonellatge, la fusta que empleaven obligadament tendra, era exposada a encongir-se i podrir.

Les conseqüències d'això foren l'establiment d'un pla únic de construcció de vaixells moderns d'acer, retornant així als mètodes primers, però la construcció en sèries. A Nova York foren creades les drassanes ideals per a aquest procediment. Mil·lers de carregaments de material hi foren portats durant l'hivern 1917-1918, per una línia directa de Nova York, mentre compres formidables agavellaven tot l'acer disposable. I cada un es posà a l'obra, fabricant indefinidament plaques i peces d'intercanvi. Els vaixells en sèries eren creats.

Actualment treballen 56 drassanes en construir vaixells. Entre les de Nova York i les altres han arribat a construir en un temps relativament curt més de mig milió de tones, havent-se empleat 180,000 homes.

Aquesta rapidesa d'execussió fou obtinguda gràcies a un mètode únic de fabricació i a l'organització racional que constitueix la força dels nord-americans. El secret del vaixell fabricat resideix en la justesa, i la minuciositat dels plànols i patrons empleats. Aquests patrons, fets de cartró groixut o de fibra de paper, són portats a les drassanes en forma de rotllos. Aquests són, en realitat, els plànols minuciosament exactes de les diferents peces fabricades en sèries. Són mullats i aplanats per treure'ls llur forma cilíndrica i després són tallats segons les indicacions.

Cada peça és cuidadosament tallada, no deixant-se res en compte. La posició de cada motllo és indicada al mateix patró. Aquest treball no deixa

d'ésser considerable si s'observa que un vaixell comprèn, al menys, 416,000 motllos, dels quals 120,000 són preparats al taller i els altres a les drassanes al moment de la unió de les peces, que han d'encaixar totes de manera perfecta. Podent construir-se vint-i-vuit cascs a l'hora, cal tenir a la disposició pel montatge un joc complet de patrons i peces per cada vaixell.

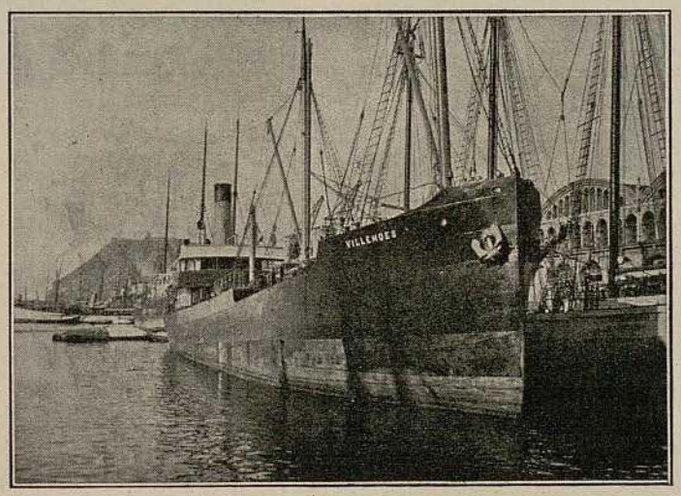
Quan una quilla és lliure es reuneix a la seva base tot el material necessari per al montatge, i a mida que el vaixell avança, els obrers troben a llur costat les peces indispensables. Així s'evita tota pèrdua de temps.

Al moment que un vaixell és acabat, el següent és començat sense descans, el dia mateix del llençament, trobant-se sempre les peces inter-canviables en nombre suficient. Les peces són dudes del taller preparades completament per a ésser ajustades, fent-se el darrer treball a les drassanes per les especialitats i les màquines.

Una sèrie de 150 vaixells de 5,500 tones fou terminada incessantment en unes soles drassanes, i una altra sèrie de cascs de 10,000 tones és ja començada.

És coneguda des de molt temps la potència de fabricació dels Estats Units; s'imaginava la seva valor marítima pels grans vaixells construïts durant els anys que precediren a la guerra; però ningú podia figurar-se que la sola voluntat i la sola tenacitat d'un poble hagin pogut realitzar aquest prodigi de construïr en sèries, és a dir, mecànicament, *paquebots* de 10,000 tones.

El termini de la guerra no reportarà la paralització d'aquesta intensitat. El programa traçat en principi abarca 25 milions de tones, representades en 3,000 vaixells, la majoria dels quals seran d'acer. El nombre d'obrers empleats en la construcció marítima era abans de 45,000, i ara es calcula en 600,000 als tallers i altres tants a les drassanes. La gran construcció de tonellatge permetrà que els al·liats en puguin adquirir, puix tant Anglaterra, França com Itàlia i altres països en tenen gran necessitat.



El vapor *Villemoes*, primer que ha visitat el nostre port amb bandera islandesa

JAPÓ

Un nou material per a la construcció de vaixells ha estat usat: El sílico-ciment.

El primer vaixell de sílico-ciment construït al Japó ha estat llançat a Fugawa (Tokio) el 9 d'octubre darrer. Aquest vaixell ha estat construït per la «Minamoto Kogyo Kaissa» (Companyia Industrial Minamoto) sots els plànols establerts per alguns professors de la Universitat Imperial, amb la cooperació d'un pèrit de l'Oficina de Navegació, dependent del Ministeri de Comunicacions. La sílice, que entra en la composició del nou producte, ha estat descoberta a Nüjima (península de Izu) pel Dr. Watanabé, del Col·legi dels Enginyers de la Universitat Imperial.

Asseguren que un vaixell de ciment-silícic és el 40 per 100 més lleuger que un altre de ciment ordinari, i el 20 per 100 menys pesat que un navili d'acer.

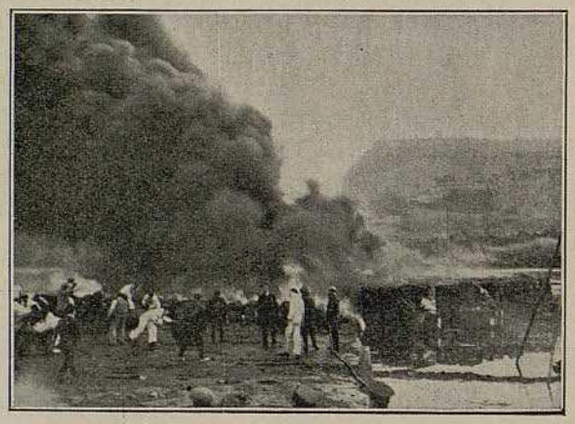
El cost és de 120 yens (372 francs) per tona.

El bastiment que ha estat llançat té una llargada de 18 peus. I com ha donat en els assatjos resultats satisfactoris, la dita Companyia es prepara per a construir-ne un altre d'una capacitat de 100 tones, amb el mateix producte.

UN INCENDI AL PORT

A darrers de març es declarà un incendi a uns barrils d'oli mineral col·locats al moll de Barcelona.

Les condicions inflamables del combustible feren que el foc prengués unes proporcions molt grosses, comunicant-se a unes bales de cotó que hi havien a l'entorn. La quantitat dels dos productes hi era im-



portant, i gràcies als ràpits i eficaços auxilis prestats per molts soldats i obrers carregadors es va poder localitzar l'incendi, que si arriba a escaure's en hora de nit hauria tingut conseqüències desastroses, puix el moll estava curullat de mercaderies.

És una cosa evident que els receptors barcelonins abusen de tenir els gèneres als molls, essent això causa d'aglomeracions perjudicials per als interessos de tots i perilloses per casos d'accidents com el d'un possible incendi. La Junta del Port no fa gaire que va pendre l'acord de posar multes als receptors de mercaderies que no les retirin del moll per tot el plaç que se'ls autoritza tenir-les-hi. Aquest acord hauria de fer-se complir amb tot rigor, puix així potser desapareixeria aquest abús que s'està fent, el qual si bé reporta beneficis a un comerciant en una època determinada, li ocasiona perjudicis quan per fer el mateix un altre comerciant amb el mateix dret li pren el lloc per a dipositar mercaderies.

El que està succeïnt amb les aglomeracions de mercaderies és una prova evident de la manca d'autoritat que s'observa al port, la culpa de la qual no volem ara escatir. I no és solament aquest un dels abusos perillosos que es fan al port, sinó que n'hi ha un altre que pot reportar també conseqüències perjudicials. Es tracta de l'ús de fumar que fan els descarregadors a pesar de tenir-ho prohibit mentre descarreguen vaixells o mercaderies perilloses. El fumar pot ocasionar fàcilment incendis, les conseqüències dels quals no es poden pas calcular. ¿No hi hauria manera de que la Junta d'autoritats del Port prengués seriosament en consideració aquests dos extrems apuntats? D'altres podríem apuntar-ne, però deixem de fer-ho perquè no ens mou cap intent de causar molèsties a ningú.

LA NAVEGACIÓ DEL GUADALQUIVIR

El projecte cabejat pels andalusos, freturosos d'una gran prosperitat de llur regió, de convertir en canal navegable el Guadalquivir, comença de tenir estat de gestació.

El projecte de canalització i aprofitament d'energia del Guadalquivir, entre Còrdoba i Sevilla, ha estat estudiat per l'enginyer senyor Mendoza i ha estat presentat al ministeri de Foment.

El Govern, un cop fetes les obres que l'enginyer ha proposat, continuarà les d'una zona riberenca de més de 260 kilòmetres de llargada, des de Bonanza fins Còrdoba. En aquesta zona es produirà energia de 1.350,000 cavalls.

Al projecte, plànols i pressupost, s'hi acompanya una instància del director de la Companyia anònima Mengemor, en la qual es compromet a fer les obres en el plaç màxim de vint anys.

L'important via navegable serà entregada a l'Estat com millor convingui als interessos del país. La Companyia solament utilitzarà l'energia que, segons el senyor Mendoza, es pot obtenir.

Les obres són pressupostades en uns 80.000,000 de pessetes i seran cobertes en gran part per la Companya, amb més de 60.000,000 inicials.

No se sap que hi hagi cap via navegable a Europa, de tanta importància, que s'hagi pogut fer amb

una despesa tan reduïda per a l'Estat, i això és degut a la construcció que proposa l'enginyer.

L'obra és d'excepcional interès per a Andalusia i, especialment, per a la navegació entre Còrdoba i Sevilla.

Si el projecte es realitza, la regió sofriria una transformació tan pregara com les que observaren les províncies del Rhin després de les obres de canalització efectuades el segle passat.

Les onze entrades de que consta el canal en el projecte son: Alcalà del Río, Cantillana, Alcolea del Río, Peña de la Sal, Lora del Río, Peñaflor, Palma del Río, Posadas, Guadiato, Villarrubia i Còrdoba.

Altra de les parts del projecte consisteix en aprofitar les piles de les preses per a l'establiment d'altres tants ponts, que per onze punts diferents posaran en comunicació les dues margeneres que actualment no tenen més que pont de comunicació entre els 180 kilòmetres.

Aquesta via serà utilitzada i anirà a càrreg de l'Estat, el qual fixarà les tarifes dels transports que siguin més convenients als interessos del país, fentse amo d'aquesta important via de comunicació.

La zona de Còrdoba assolirà importància extraordinària quan siguin acabades les obres de l'aiguamoll del Guadalmellato, al qual seguirà el canal de regadius de Peñaflor i la obtenció del màxim de facilitats per a l'explotació de tota la zona hullera de Bélmez i Villanueva de Còrdoba. S'hi afegiran les dels transports del coure anglès i els ferros d'Africa, com també les necessàries per a les exportacions agrícoles i industrials. Així, les dues riberes del riu, des de Còrdoba fins la seva desembocadura (més de 300 kilòmetres) formaran una gran via en la qual tindran lloc adequat les indústries.

El port de Trieste i la seva influència en el renaixement de la marina mercant italiana

Trieste s'exten al llarg del mar entre Barcola i Muggia en una extensió de quinze kilòmetres. Té tres ports que en formen un de sol; el vell construït al peu de l'antiga salina del Collo de San Giusto i del Norrola. El vell port que fins l'any 1860 donava l'abast al tràfec del comerç de Trieste, tenia una ampla riba d'un kilòmetre de llargada, amb tres molls molt espaiosos.

Maria Teresa, que amb Carles VI, per indicació del príncep Eugeni de Savoia, havia creat el port franc, completa l'obra, fent construir, per a defensa del port, una viga semicircular, en un dels extrems de la qual s'hi instal·là una bateria rematada pel far. Els navegants que feien la travessia de Trieste a Venècia es guiaven per tres llums: la llanterna de Trieste, visible fins a Salvore, la d'aquest, lloc que és la punta extrema de l'Istria, al golf de Trieste, visible fins a Cortelazzo a la desembocadura del Piave i finalment el far de punta Piave, visible fins a Venècia.

Al port nou atracaven els grans vaixells que feien el servei d'Amèrica, la India, Xina i el Japó. Tota la vida comercial de Trieste hi palpitava. En els espaiosos molls s'hi carregaven i descarregaven totes les mercaderies d'Ultramar. A l'últim moll, cap a Barcola, s'hi amarraven els *thancs* i vaixells cisternes, carregats de petroli de Baku o de Constanza.

El segon port, conegut amb nom del de la Meridional perquè era el punt de contacte amb el ferrocarril meridional austriac, no bastava al comerç triestí. La ciutat augmentava de dia en dia i la població creixia constantment. El cens de 1917, l'últim que s'ha fet, donava un total de 255,000 habitants. La necessitat de l'aixamplament del port s'imposà a últims del 1890, quan fou projectat el ferrocarril transalpí, que havia d'unir a aquell mar la Corintia, la Caravanche, el Salisburghese i la Baviera. Aleshores, després d'àmplies discussions a la Cambra de Comerç, en la qual predominava l'element italià, i amb la cooperació de l'esmentada Cambra, la ciutat i la província, es procedí a la construcció del nou port sota el passeig de Sant'Andrea entre la nova estació de la Transalpina i les drassanes del Lloyd i el nucli de les grans indústries. Al Camp de Margio, on era l'històrica vil·la Murat, aterrada per a construir-hi un molí d'arròs, el nou port fou conquerit al mar. Un moll amplíssim féu recular el mar gairebé d'un kilòmetre, i un altre moll de les mateixes dimensions era en construcció mentre s'alçaven nous grans magatzems.

Tres dics de gran cost preserven el nou port dels vents septentrionals i de l'escomesa de les onades els dies de temporal, convertint tota la vall de Muggia a Sant'Andrea en un estany tranquil i segur.

A l'un costat d'aquest estany es troba la petita ciutat de Muggia, dominada per un castell migeval i les drassanes que foren al servei de l'Austria. En aquest espai és on en el futur s'extendrà la ciutat de Trieste.

Reiteradament s'ha repetit l'insuficiència del tonellatge italià. La flota mercant italiana, que ha sortit de la guerra amb un tonellatge efectiu de 1.350,000 de tones, en necessita almenys altres dos milions.

Hi ha tres fonts amb les quals es podria obtenir aquest augment de tonellatge: la flota mercant dels vençuts, la compra a l'estranger i la construcció nacional. De la primera, segons les gestions de la Comissió de la post-guerra, podrien obtenir-se'n prop d'un milió. Pel que toca a la segona, no cal

palesar-ne les dificultats que actualment impedeixen recorre-hi.

Resta la tercera font: la construcció nacional. Aquesta, segons el criteri de l'esmentada Comissió, hauria de produir un milió de tones en tres o quatre anys. En efecte, G. E. Vil·la ha dit que l'any vinent serien construïts 70 vaixells, i que quan les drassanes donguin tot el rendiment possible, la producció arribaria a 200 per any. Ha dit, també, que en el seu càlcul, excloia Trieste, la potència constructiva de la qual tothom coneix.

Donada aquesta capacitat de producció, cal, doncs, tenir molt en compte la cooperació triestina en el ressorgiment de la marina mercant italiana.

La tradició naval de Trieste és viva, l'organització perfecta, l'esperit d'iniciativa ben potent i el mestratge extraordinari. Trieste no solament té totes les condicions i aptituts per a cooperar a aquest renaixement, sinó que reuneix totes les aventatges per a posar-se al cap d'aquest moviment industrial. Triestre, ultra ésser una ciutat sumament comercial, és un nucli potentíssim d'indústries, i de totes elles la més considerable és la naval. De les 57,047 tones botades per Austria-Hongria durant el 1912, pot dir-se que gairebé la major part foren construïdes a les drassanes de Trieste i Monfalcone. Abans de la guerra el 85 per 100 del tonellatge austro-hongarès sortia d'aquestes drassanes.

Les cases constructores "Stabilimento tecnico Triestino", "Cantiere di S. Rocco", "Cantiere navale triestino" i altres dotze drassanes instal·lades entre Triestre, l'Istria i el Friul, són de les més pròsperes i tenen una capacitat de construcció de 150,000 tones per any. Aquesta potència constructiva és enrobustida per l'ajud d'una gran farga instal·lada a Servola.

El Govern austriac no havia posat l'atenció necessària per a assolir el màxim d'intensitat de producció. Actualment, però, és de suposar que els Governs italians s'aplicaran a augmentar l'activitat d'aquests centres productors que tant poden contribuïr a l'engrandiment de la marina italiana.

Itàlia, que fins avui ha estat tributària de l'estranger, podrà ésser l'armadora d'un gran interland del centre d'Europa. És evident, doncs, l'extraordinària influència que pot tenir la marina italiana en el comerç del món, per quant en la balança comercial els nòlits seran un factor de capital importància.

Narcís Monturiol, inventor de la navegació submarina

(Del llibre "Vida d'heroi", de Puig Pujadas)

En altre lloc d'aquest número dediquem un article a En Narcís Monturiol, il·lustre català que es feu cèlebre per la seva invenció de la navegació submarina. Encara que tothom té esments, més o menys, de les moltes injustícies que se li feren, creiem que sempre serà profitós, per a la generació d'ara, donar a conèixer la vida d'En Monturiol com una ensenyança.

L'any 1917, a Figueres va tenir lloc la inauguració del monument a En Monturiol. Poc temps després sortia un llibre titulat *Vida d'heroi*, escrit pel senyor Puig Pujadas, de Figueres, dedicat tot ell a l'estudi de la personalitat d'En Monturiol. Sense cap mena de dubte, és aquest llibre el millor dels que han aparegut, explicant la gestació que va tenir la invenció d'En Monturiol. Per això hem determinat publicar fragments d'aquest llibre, els quals tenen un positiu interès:

« Passada la meitat de la seva vida, En Monturiol es trobava en aquell punt culminant en què tota naturalesa equilibrada pot donar el màximum de potència.

» L'honradesa i austeritat de la seva existència, substreta a tota mena de vicis i excesos, li donava una fortitud física, una plenitud de vida, que romania impecable per damunt les persecucions i privacions que l'exili porta en ell.

» El seu estat moral havia arribat a aquella maduresa de criteri en la qual, malgrat persistir en l'home l'entusiasme fervorós per tota idealitat de regeneració social, el cervell governa com a amo suprem els impulsos més dominadors del cor, servant en tot moment la freda serenitat que imposa la claretat de judici.

» En Monturiol, que havia passat la seva primera mitja vida obeïnt els impulsos del seu cor generós, somiant la reforma de la humanitat (que ell veia com una continuació de l'eternitat), el millorament i perfecció de la qual l'havien d'acostar a Déu, sembla canviar, posant-se sota l'ègida del cervell: l'home-cor sembla anul·lar-se per deixar el reialme a l'home-cervell. No pas que l'un pugni per manifestar-se independent de l'altre, sinó que, al contrari, cada creació d'aquel cervell privilegiat estarà inspirada per un impuls d'aquell gran cor excels.

» Aquelles qualitats subjectives li portaren, en aquell moment culminant, una justa aureola d'honradesa i de bondat, que molt devia ajudar-lo.

» L'haver romàs barrejat amb la mala fe i la concupiscència que espies i confidents porten, i haverne sortit immaculat; l'haver suportat estoicament calúmnies i difamacions, fam i misèria, sense que ni un sol instant trontollés la fermesa de les seves conviccions, sempre francament manifestades; l'haver socorregut en tots moments l'amic perseguit, i l'haver mantingut l'esposa abandonada del marit, que corre darrera l'ideal de perfecció, forçosament havien de crear-li una justa nomenada d'home bo, consagrada pels amics i reconeguda pels enemics.

» L'exemplaritat de la seva vida familiar havia

d'ésser una garantia per a la difusió de les novelles idealitats socials. « Tenia el culte de tots els sentiments familiars. Quan s'infor màque un amic íntim, que acabava de morir en terres llunyanes, vivia amb una dona que no era la seva, tragué son retrat de la capçalera de la sala per exiliar-lo al fons del seu despatx, puix no volgué que sos fills veiessin honrat en aquell lloc preferent qui tan malament complia els devers d'home de família. En una altra ocasió, ell, enemic absolut de ficar-se a la llar d'altri, no dubtà a anar a declarar contra un amic seu, i a favor de la dona d'aquest, en la causa de divorci que ella s'havia vist obligada a entaular per lliurar-se dels mals tractes i infàmies del marit» (1).

» Aquelles qualitats morals anaven agermanades amb aquelles altres, innates les unes i adquirides les altres, filles i mares de la seva ànsia de saber, i totes elles encoratjadores en la lluita contra la adversitat, que es prolongaria tant com la seva vida.

« El sentiment de la realització de coses noves, o de les comuns per mitjan snous, va generalment associat a una ferma voluntat de lluitar amb les contrarietats o a l'esperança de vèncer-les, al menyspreu de les comoditats i aventatges de la vida, i al sacrifici de quant es posseeix (inclús el de la reputació algunes vegades), sense que hi intervingui el desig va d'adquirir glòria ni guany, sinó sols la satisfacció que causa el veure realitzada una idea pròpia. Per aquestes qualitats el geni triomfa de la naturalesa, encara que sucumbeixi moltes vegades per no aconseguir de convèncer els homes poderosos que haurien d'haver-lo ajudat en la seva obra» (2).

» Així parlava, el mateix Monturiol, de l'inventor de la impremta, i amb les mateixes paraules podem nosaltres parlar d'ell.

» Llavors En Monturiol es trobava en aquell preciós i compromès període de la vida, que podríem anomenar de calma i de parada, interposat entre la joventut i la edad madura, en el qual les idees que han dormit en el cervell surten de llur estat latent per pendre formes clares i precises; període en el qual s'examinen tots els actes de la vida en averiguació de si les forces pròpies són suficients per a empendre l'esdevenidor, precís, determinat com el camí que mena al cim de la muntanya on s'ha de trobar un temple o un abisme, la vida o la mort, la glòria o el martiri.

» Les qualitats intel·lectuals d'En Monturiol, els coneixements que portava adquirits i que des del 48 anaven dirigits a la consecució de l'obra que havia de immortalitzar-lo; els coneixements, que ell sol s'anava aprenent, de Física, Química, Fisiologia, Anatomia i Hidrostàtica, no eren pas suficients per a fer d'En Monturiol un savi en el sentit vulgar de la paraula. Però cal no confondre la saviesa amb la erudició, que suposa constant lectura i bona memòria, «mentre que el savi es distingeix per la activitat i extensió de les seves facultats discursives i imaginatives, i per la rectitud dels seus judicis; i quan una extremada passió exalta aquestes facultats, encara que sols es fixin en punts concrets d'una ciència o art, llavors, més que saviesa és geni, el qual és viu a apendre, prompte a imaginar, actiu a produir i impotent per ses concepcions i obres; tant, que s'emporta les multituds si el destí no l'ha portat més enllà de la meta que pot alcançar la seva època» (1).

» Així es trobava En Monturiol, el nostre heroi, quan, decidit a esvair les boires que embolcallaven l'obra no nada del seu cervell, anava a amidar-se amb la resistència que ofereixen els homes, rebecs a tota mena de progressos i reformes, i més dèbils encara per a penetrar la naturalesa, que, impassible, manté guardats els seus secrets per estretes lleis que apareixen inaccessibles a la majoria dels mortals.

» En Monturiol es trobava llavors en ple desenrotllament de ses facultats físiques i intel·lectuals.

... ...

» Era En Monturiol un home magrinyó, més aviat baix que alt, de llarga i folgada cabellera, airosament partida en forma de clenxa. Els seus ulls blavencs eren de una penetració irresistible; resguardats en les conques, protegides per unes espesses celles que donaven a son rostre una aparent duresa. Tenia el nas una mica aplanat, el bigoti caigut i abundós, els llavis ferms i voluntariosos, emmarcats en negres patilles, que anaren engrandint-se a mesura que llur negror esdevenia argentada.

» Constituïa la característica del seu físic la vivor d'aquells ulls escrutadors i l'amplària d'aquell front interminable. Els que tingueren la sort de conèixer-lo personalment no poden oblidar la distinció del seu tracte, que apareixia de moment com una mena d'afectació, convertida ben tost en una atractiva elegància i exquisita elevació captivadora de la voluntat de l'oient; ni poden, els que el tractaren, perdre fàcilment el record d'aquells ulls, que, penetrant la superfície de les coses, semblaven llegir a primera vista l'entrellat de l'ànima humana. «Modals finíssims, costums senzills i apacibles, llenguatje precís i en ocasions elegant, tracte agradable, moralitat i pulcritud extraordinàries: tot això velat amb les robes d'una modèstia tan natural i espontània, que tots els que el tractaren el respectaren i anaven estimant-lo cada dia més i més» (2).

» Aquest és l'home que revelà a l'amistat ço que era ja més que un somni, ço que sols esperava el *¡Fiat!* per esdevenir una realitat tangible.

» Escoltem les paraules de la seva filla D.ª Agna Monturiol de Pascual:

«Per compendre tota l'admiració que jo he sentit pel meu pare, caldria haver-lo conegut.

» De paraula atraient i fàcil, de conceptes clars com la llum, tant o més que pare era un amic per a nosaltres: un d'aquests amics per qui sentim a voltes un respecte immens, més a qui confiem, sense donarnos-en compte, tots els nostres pensaments, tots els nostres sentiments.

» Fet exprés per a les altes investigacions científi-

(1) *La Vanguardia* del 28 de setembre de 1890; article d'En Joan Sardà.
(2) Biografia de Gutemberg, per En Narcís Monturiol.

(1) N. Monturiol: *Hombres y mujeres célebres.*
(2) E. Corominas: *Discurs necrològic.*

fiques, dedicà tota la seva vida, agitada per mil contrarietats, als estudis de Física, Química, Mecànica. I tot el que anava investigant, tot el que anava resolent i pensava resoldre, tot m'ho anava explicant sense doctorismes, senzillament, com si expliqués coses sense importància; i, jo no sé com ho feia, però l'entenia sempre».

» Ben segur que d'igual manera ens haurien parlat aquells braus pescadors que es donaren, amb la fe del creient, del devot, a l'home honrat i sincer que, sense fets demostratius, amb la sola certesa de la seva afirmació, els oferia de devallar al fons del mar en aquell nou vaixell, que tant podia esdevenir mortalla, ben aviat obscurament oblidada, com es podia convertir en carrro de glòria amb el qual montarien vers l'excelsa immortalitat.

» Igual fe, igual devoció, degueren també sentir aquells amics, gent modesta i humil en llur majoria, que no sols encoratjaren En Monturiol, sinó que també li confiaren llurs cabals, llurs estalvis, per poder construir l'obra futura, que sols devia sentir viva l'home-creador.

... ...

» En caure l'esperit d'En Monturiol la guspira del geni que el faria creador, el nostre heroi es trobà davant l'erma planúria d'una ciència a crear. No es trobava pas solament davant d'una nova ciència a crear, sinó també que l'estat endarrerit de les ciències físico-naturals, en aquells voltants del 56, l'obligà no sols a crear l'orgue de nova vida, sinó també a fabricar els materials, els auxiliars indispensables, per a la nova força. Per formar-nos un just concepte de l'obra genial que l'home de ciència dugué a terme, caldrà conèixer, repassar, encara que no sigui més que amb la superficialitat del profà, les diferents temptatives que arreu de la terra s'havien fet sobre la navegació submarina; ells ens permetran saber els antecedents tècnics que pogué utilitzar En Monturiol.

» La història de la navegació subaquàtica és més antiga del que generalment es creu. La campana del bus és coneguda des de l'antiguitat. La primera descripció es troba en l'*Opera problemata*, d'Aristòtil, la qual diu: «Els bussos es proveeixen d'aire fent baixar amb ells un vas metàl·lic cap per avall».

» Bacon ens diu que Alexandre el Gran s'aventurà a navegar sota aigua en un navili que li permeté descobrir els misteris del món submarí; però cap dada s'ha trobat referent a la dita temptativa.

» L'any 1539, Carles V va assistir, a Toledo, a les proves d'una mena de campana de bus, o aparell en forma de petit navili, en el qual diversos homes podien recórrer sota aigua un espai bastant gran; però, no ha quedat tampoc cap descripció ni referència d'aquella invenció.

» Sembla també que, a mitjan segle XVI, William Bourne féu alguns estudis per a construir una nau submarina; però s'ignora si dugué a efecte la realització. El mateix s'ha de dir del vaixell submarí inventat per Pegelius l'any 1605.

» El fet de romandre desconegudes tantes temptatives, és fill de la natural repugnància que devien sentir els inventors a divulgar llur obra, sense cap garantia i exposant-se als lladronicis de què en tot temps han estat víctimes. Per això sols arribaren a nosaltres les noves de les proves efectuades, sense que anessin acompanyades de les relacions necessàries per a donar a conèixer l'invenció.

» Els primers assaigs seriosos de navegació submarina es degueren al metge holandès Corneli Van Drebbel, que l'any 1620, féu en el Tàmesis les proves d'un submarí de dimensions regulars, navegant (segons sembla, amb èxit) diverses vegades per sota el nivell de les aigües del riu. En una d'aquestes proves la nau portava dotze remers i embarcà el rei Jacob I, fent una excursió subaquàtica que terminà feliçment. S'ignoren els mitjans de què es valia el inventor per resoldre el problema de la respiració sota aigua, per haver-se emportat al sepulcre el secret de la seva màquina.

» Deu anys després d'efectuades les proves del submarí Drebbel, el P. Marsen publicà una obra en la qual exposava un projecte de nau sumergible en forma de peix; projecte que ningú es cuidà de realitzar.

» L'any 1675, J. Day, mecànic anglès, féu algunes proves d'un submarí construït per ell. En una de les proves s'enfonsaren la nau i l'inventor, no havent quedat cap rastre de l'invent.

» En el número del *Getleman's Magazine*, publicat el 1747, es representa i descriu el submarí inventat a Anglaterra per Simons. No es tenen noves dels resultats que donà.

» El 1773, David Bussnell, obrer nord-americà, inventà un submarí que tenia forma de tortuga i capacitat per a una sola persona, amb provisió d'aire suficient per a una immersió de mitja hora. La propulsió s'obtenia amb dos rems que passaven per un doble *manguito* de cuiro engreixat. Tots els òrguens estaven a la ma del tripulant.

» En 1797 l'americà Robert Fulton, que feia alguns anys que vivia a França, va sotmetre al Directori un projecte submarí, i sol·licità una subvenció per a prosseguir la seva empresa. Una Comissió tècnica donà informe favorable, però el ministre de Marina es declarà contrari al projecte. Cansat de lluitar, se n'anà a Holanda, on també fóu rebutjat. Tres anys més tard es presentà a Napoleó (llavors primer cònsul), del qual obtingué els cabals necessaris, per a la construcció del *Nautilus*, les proves del qual, a Rouen i a l'Havre, no donaren els resultats que feien concebre les esperances de l'inventor. Més afortunat estigué aquest, l'any 1801, a Brest, on va romandre submergit una hora, amb tres homes a bord, a una fondària de 7 o 8 metres. Malgrat haver donat aquell bons resultats, la seva invenció no fou apreciada. L'any 14 va construir, a Amèrica, un nou submarí anomenat *The Mutte*, proveït d'un motor silenciós; però els assaigs no donaren un resultat satisfactori, quedant abandonat amb la mort de Fulton.

(Continuarà)

L'accident del "Manuel Calvo"

El vapor *Manuel Calvo*, de la Companyia Transatlàntica, va sortir, a mitjans de març, cap a Odessa, portant uns doscents súbdits russos i turcs, expulsats pel Govern espanyol. El dia 31 de març topà amb una mina a l'Oest de la Illa de Tenedos, prop de la entrada de l'Estret dels Dardanels. A causa de la explosió s'obrí una via d'aigua i s'inondà la bodega. Es va poder ataconar l'esboranc, i fou remolcat el vapor fins a Mudros, a la Illa de Lemmos. L'explosió ocorregué cap a mitja nit, hora en que tot el personal dormia, precisament a la part en la qual es féu el forat, produint-se la via d'aigua que menaçava inondar el vapor.

Des de Mudros fou remolcat a Constantinobla. A causa de l'accident resultaren 27 morts.

ELS SEGURS

La Companyia «Allende»

El dia 6 de febrer celebrà Junta general d'accionistes la Companyia de segurs marítims «Allende».

En la Memòria presentada pel Consell d'Administració es dedica un elogi al president, don Manuel Allende, a les iniciatives del qual es deu la fundació i constitució de la Companyia.

També es fa esment de l'actuació de la gerència en els difícils moments que ha passat durant els continuats riscs de la navegació.

Durant l'exercici de 1918 s'asseguraren capitals per valor 95.674,410 pessetes; cobraren primes i «dossiers» per valor total de 3.584,934'75 pessetes; ocorregueren sinistres per valor de 1.437,074'68 pessetes.

El balanç acusa un actiu i passiu de 7.500,441'78 pessetes, havent-se obtingut 1.094,336 pessetes de beneficis. S'ha repartit un 10 per 100 als accionistes.

FILL D'EN RAMON A. RAMOS
Armador i Consignatari
Casa Sucursal a Melilla. Direcció Telegràfica y Telefònica a Barcelona, RAMOS. A Melila, ONRAMOS
Passeig de Colom, 19 —— BARCELONA —— Telèfon 205 A

AGENCIA GENERAL DE DUANES
J. BRUGUÉ i FILLS
Josep A. Clavé, 31 — Telèfon 4063 A.
Cases a Port-Bou i Cerbère — Consignacions, Exportació, Importació

LA UNIVERSAL
Fàbrica de galetes i pa de JOSEP PERMANYER
Exportació de galetes a tots els ports d'Espanya i Ultramar
Puré Permanyer
El millor aliment vegetal propi per a la navegació per la seva conservació indefinida
Passeig Colom, 2 i Mercè, 44 - Telèfon 2826 A. - Sucursal: Mercè, 7

P. GALLASTEGUI, s. en c.
Ship-Chandler Furnish all hinas of provisions at the most moderates trices.
Proveidors de tota classe de queviures per a vaixells
Carrer de la Mercè, núm. 17 - BARCELONA

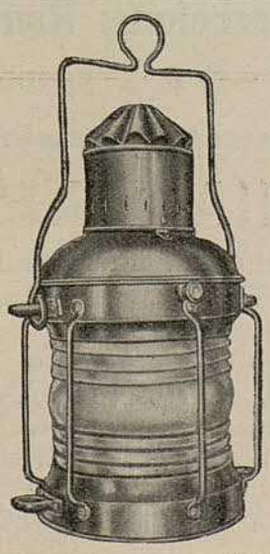
AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTS INTERNACIONALS
DUANES — TRANSITS
J. PALAZON, s. en Cta.
Josep A. Clavé, 3 — Telèfon 1939 A.

MARTIN, s. en c.
AGENTS DE DUANA i CONSIGNATARIS
AMPLE, 30 i 32 — TELEFON 5292 A.

MAJÓ I PIÉ
CASA PROVEIDORA DE VAIXELLS
LICORS, VINS i VINAGRES de totes classes
ESCUDELLERS, 46

EFECTES NAVALS
JUST MARLÉS
Agent de The British Antifouling Composition & Paint C.º 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

MOTORS MARINS "WOLVERINE"
AGENCIA GENERAL I TECNICA
MOTORA NAVAL IBERO AMERICANA
Rambla del Centre, 7 BARCELONA Telèfon 1180 A.


BITACORAS
FANALS MARITIMS
TELEGRAFS
MAQUINARIA
REPARACIONS A BORD
E. i F. PASCUAL MONTURIOL
RONDA SANT PAU, 39
BARCELONA

T. MALLOL BOSCH

ARMADOR I CONSIGNATARI

Passeig de Colom, núm. 17 - BARCELONA

ISLENYA MARITIMA

SERVEI OFICIAL DE COMUNICACIONS MARITIMES 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 Ciutadella *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.
Sorts. 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	„

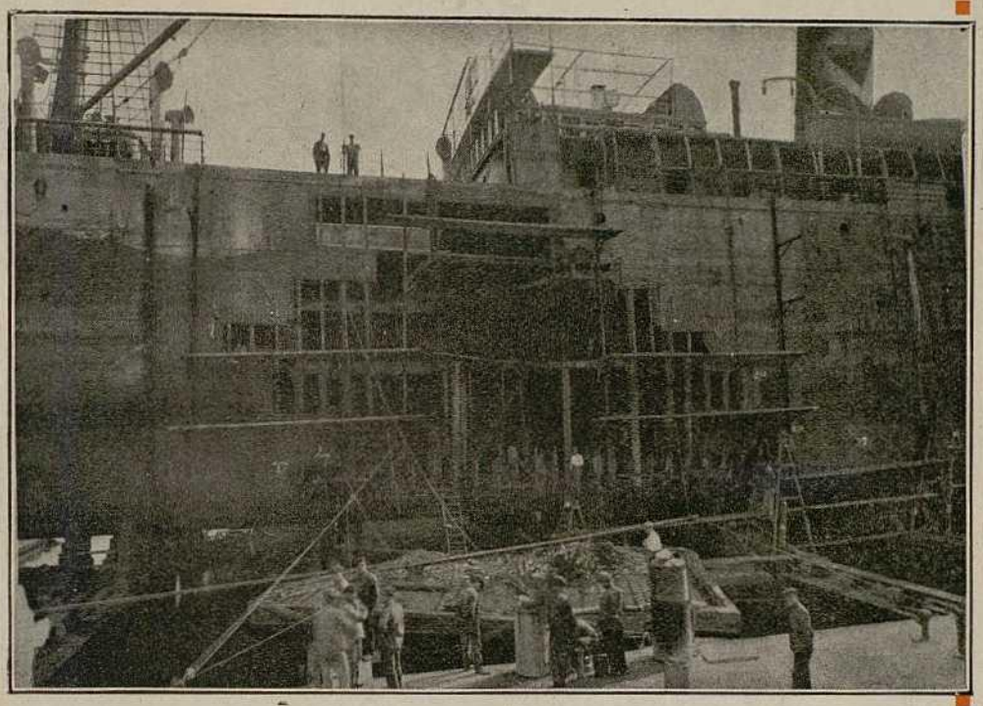
Grans Drassanes a Vilajoiosa (Alacant), en els quals, ultra les construccions per a la Companyia, existeixen importants stocks de material i grades disposables per a la construcció de velers de tots tonellatges

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

ALEGRET I ORTA

TALLERS DE CALDERERIA

ESPECIALITAT EN APARIACIÓ DE VAIXELLS



Apariació del vapor *Provence*, fondejat al port de Barcelona

Direc. Telegràfica i Telefònica «ALERTA«, Pere IV, 254 : Telèfon 474 S. M.

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 pel 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

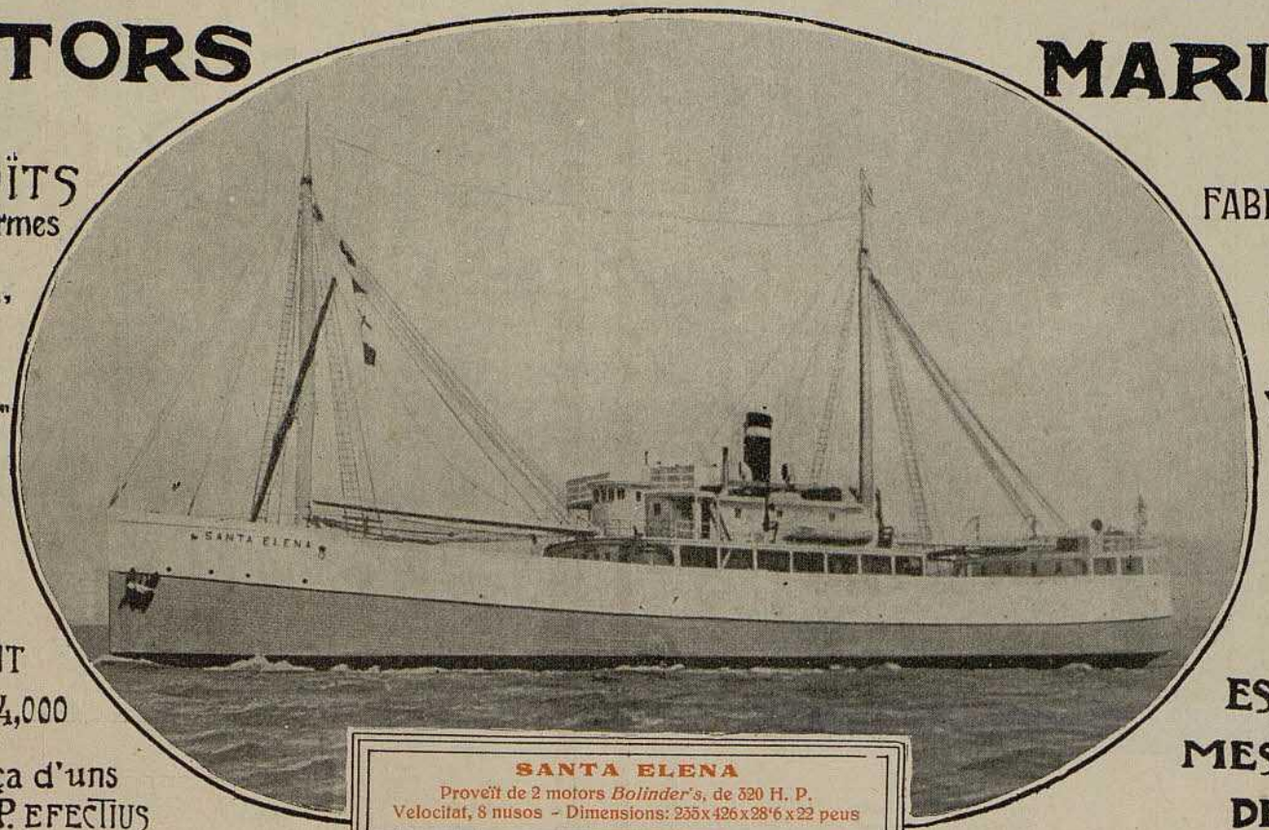
Serveis de Correus entre Càdiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas i Santa Cruz de la Palma, fets pels vapors de la Societat Navegació i Indústria. Sortides de Càdiz cap a Canàries tots els dies 4, 11, 19 i 26 de cada mes, i de Sevilla cap a Càdiz i Canàries tots els dies 2 i 17.

BOLINDER'S

MOTORS MARINS

CONSTRUÏTS
segons les normes
del
"LLOYD'S"
i
"BUREAU
VERITAS"

FABRICACIÓ
SUECA.
PRODUCCIÓ
ANYAL
70,000 H.P. efectius



SANTA ELENA
Proveït de 2 motors *Bolinder's*, de 320 H. P.
Velocitat, 8 nusos - Dimensions: 235x426x28'6x22 peus

ACTUALMENT
EN MARXA 14,000
MOTORS
amb una força d'uns
650,000 H.P. EFECTIUS

ES EL MOTOR
MES SENZILL
DEL MON

REPRESENTANT GENERAL PER A ESPANYA: HANS T. MOLLER: Ronda Universitat, 6
BARCELONA