

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 10 DE JUNY DE 1919

NÚM. 13

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

UNA EXPOSICIÓ EN PROJECTE

Els nostres lectors s'hauran assabentat de la nova que s'anava a l'organització d'una Exposició Internacional de Construcció naval i de navegació i Nacional d'Indústries marítimes. La nova ha produït sensació als centres marítimes, no ja de Barcelona, sinó de tota Espanya, i els comentaris han estat per tots els gustos, com no podia pas esperar-se d'altra manera.

Si haguéssim de creure el quadre que se'ns presenta pels homes de temperament pessimista, potser caldria deixar de realitzar l'empresa. Però no ens en fíem del pessimisme perquè si el procedir de molts s'hagués adaptat al temperament dels pessimistes, no s'haurien pas dut endavant les poques coses que s'han fet, però que han donat al menys una mica de característica marítima a Catalunya.

Els aspectes als quals pot beneficiar una Exposició Marítima són diversos, i indubtablement que si l'èxit més franc acompanyés l'iniciativa no dubtem en afirmar que produïria ella sola majors beneficis a les indústries marítimes del país que no pas totes les legislacions, per encertades que fossin. I és que solament la legislació és fecunda quan respon a una realitat viva, i aquí precisament es distingeixen per legislar bé per a una obra morta i pèssimament per a una obra viva. Aquí rau tota la veritat de l'obra negativa dels governants.

Els que prediquen que s'ha de crear una cultura marítima, ¿quina idea millor que la d'una Exposició per a assolir la finalitat que es persegueix? L'ensenyança d'una cosa s'ha dit que no és pas bon mètode per a obtenir-la mitjançant la lectura, sinó que cal la pràctica. Una Exposició respon perfectament al modern sistema d'ensenyança, ço és el de fer aprendre per la pràctica.

No solament sota l'aspecte educatiu convé aquesta Exposició, sinó també és indispensable pel nostre comerç marítim en general. Ella pot ésser la base de profitosos aventatges que en podrà treure el tècnic i el navilier, puix que hi hauran

demostracions de tots els països, que donaran exemples esplèndits a seguir. I encara, ultra una ensenyança per a tots, de l'Exposició poden eixir-ne noves indústries marítimes al país que facin digne la situació d'Espanya davant del món.

Essent els primers en reconèixer la situació d'inferioritat en que viu col·locada al costat de quasi tots els pobles marítimes, no deixem de vista tampoc que hi pot fer un paper digne. En les construccions d'acer, els constructors de Bilbao hi seran rehabilitats davant del món, elogiant-se degudament llurs meritoris esforços.

La construcció de vaixells de vela ha experimentat una gran creixença d'ençà de la guerra. Moltes de les construccions seran defectuoses, però aquesta Exposició pot servir de jutge per a apreciar les coses bones que s'han fet, evitant-se així tal vegada que en una possible fallida en siguin víctimes justos i pecadors. I els que es vegin estimulats creixerà llur entusiasme, i aquesta indústria pot devenir permanent, fins proveïnt altres països.

Hi ha encara el ram dels motors marins que pot fer un brillant paper en l'Exposició. I així, lleugerament analitzada la possible concurrència espanyola a l'Exposició, hom pot dir que no és pas digne de menyspreu sinó de respecte, l'indústria marítima espanyola.

Ens entreguem de cor a l'obra de l'Exposició iniciada perquè ens hem convençut de la seva finalitat esplèndida. I al fer-hi ofrena del nostre modest concurs, ens sentim disposats a tots aquells sacrificis que calguin per a assolir que l'èxit acompanyi el treball.

Si haguéssim d'escatir ara la possibilitat de la concurrència estrangera, potser ens deturaria el recel d'un fracàs. Per això deixem els exàmens perquè no són hores de vacil·lacions sinó d'entusiasme i de llançar-se a l'idea amb tota la fe que dóna el convenciment de que es compleix una obra meritòria.

Per altra part, un examen serà de la situació tampoc ens treuria de la creència que tenim de que serà escoltada i corresposta la crida de Barcelona. Tots els antecedents ens ho marquen així, i si diguéssim el contrari mancaríem al criteri sustentat altres vegades en aquestes mateixes planes.

Tot elogiant l'iniciativa, aprestem-nos a la tasca. Els desencerts o les glòries que ens puguin correspondre les acceptem amb tot aquell sentit de responsabilitat que els homes posen en llurs actes.

R.

LES GRANS JORNADES DE L'ESPORT DEL REM

III CAMPIONAT DE CATALUNYA :: GRANS REGATES INTERNACIONALS

Enguany s'han agrupat en vuit dies de diferència les dues més grans jornades del rem que es celebren anyalment a Catalunya; el Campionat regional de iols i les grans regates del Club Marítim.

Ambdues enclouen dins la vida de l'esport català un interès vivíssim, un interès que te ressò, no solament a casa nostra, sinó que vola vers totes les regions espanyoles i fins tenen ambient més enllà de les fronteres.

Una i altra signifiquen l'esforç del seu Club respectiu, que hi posen tota l'activitat, oferint una demostració del treball deportiu desenrotllat durant els

esperat per a discutir-se la victòria, triomf que enclou una greu importància dintre l'opinió de la gent d'esport, fins en aquells que, no éssent nàutics, els plau saber el triomf a qui pertany.

Enguany, per la creació de la Federació Espanyola de Societats de Rem, deixà de fer-se a Barcelona el Campionat d'Espanya que després de 1907, data en que el Marítim el conquerí per a Catalunya, ha vingut celebrant-se, guanyant-lo seguidament, fins a 1915 el dit Club, i els tres darrers anys el Club de Mar. Per acord de la nova Federació, el Campionat d'Espanya es correrà a San Sebastian i per ço al deixar-lo d'organitzar el Marítim, no ha volgut que es perdés la formosa festa anyal i anuncia les Internacionals que seguiran fent-se d'ara en endavant.

Les dues grans jornades s'han portat a terme, i fora injust el no dir que fets passats les revestiren d'un gros interès, puix després de la pèrdua pel Marítim de tres Campionats d'Espanya i un de Catalunya, semblava de llei que fos hora que cerquessin el refer-se davant els elements d'esport que veien com el Club que sabé mantenir seu, durant vuit anys la dançanera, esdevingués tan fortament vençut.

Per altra part, la grossa empena que portà el Club de Mar vers la cima, semblà esvair-se un xic en 1918. L'ingrés de nous elements al Marítim els oferia, sinó una victòria segura, una esperança encoratjadora; mes la dissort féu que, la dolença d'un remero dels elegits, handicapà al defensor d'aquest, i vegeren, abans de sortir, com els fugia una nova il·lusió. Aquesta pèrdua, considerada com a derrota en l'ànim general, no la comprengué pas així el Club vençut, puix cregué que lluità i conquerí tot el que podia fer un equip com el seu. Fou aleshores quan semblà animar-se i al topar els dos Clubs front a front en el Campionat d'Alacant, els remers del Marítim prengueren bona revenja sobre els fermes campions del Club de Mar.

Aquests fets han viscut tendres en el record de tots i a l'anunciar-se la celebració de les belles jornades, han servit per a omplenar-les d'un ambient d'espectació, que veritablement, ha traslluit en les lluites fetes.

L'espectació creada pels fets passats, esdevingué més interessant davant dels resultats obtinguts pels Clubs en llurs respectives eliminatòries, les quals han assolit resultats ben inesperats de tots i que, com he dit, han estat motiu d'un més gran interès, tot ple de dubtes del que passaria en les proves decisives.

En data 11 de maig, els dos Clubs barcelonins començaren les eliminatòries.



Campionat de Catalunya :: Tripulants del iol Morató, guanyadors del campionat

darrers dotze mesos. Tots els afanys es dediquen a la gran festa, i totes les voluntats s'agrupen per a la gran jornada. Les festes anyals del Club de Mar i del Marítim, són pels nostres remers, un motiu

El Club de Mar presentà quatre equips:

Vidal, Rigol, Boronat, Subirana, timoner Baldiris.—Campions d'Espanya de 1916, 1917, 1918 i de Catalunya 1918.

Vila, Vallhonrat, Rognoni, Pacareu, timoner Agràs.

Roura, Torres, Sans, Bonet, timoner Escanilla. Lasplazas, Bouil, Canals, Esteve, timoner Sarsanedas.

A dir veritat, cap dels equips estava preparat degudament com exigeixen unes regates de tanta importància, ni posseïen una plena forma de resistència.

De les dues proves fetes, a la primera es retirà l'equip Sarsanedas i les altres tres es classificaren:

Primer. Equip Baldiris en 11 m. 22 s. *iol Salou*.

Segon. Equip Agràs en 11 m. 26 s. *iol Marquet*.

Tercer. Equip Escanilla en 11 m. 32 s. *iol Marquet*.

Aquest resultat obtingut representà una revelació de l'equip Agràs davant dels camps, ço que portà a l'ànim de tots el convenciment de son triomf a la segona prova amb el *Salou*, i al fer-se aquesta, vuit dies després, l'equip abans dit avançà notablement a tots els adversaris, obtenint el primer lloc per un gros avantatge de segons. Hem de tenir en compte que si bé en pocs minuts l'estat del mar canvià favorablement als vencedors, no és de creure que impliqués més enllà d'uns 20 segons, com a màxim de diferència a obtenir.

Enguany eren, doncs, els fraus remers de l'Agràs els qui duïen el nom del Club, i l'aventatge conquerit sobre en Baldiris, donà noves esperances al mateix, i fermes temences als del Marítim que veïen en ells un gros enemic.

Resultat general:

Primer. Equip Agràs en 23 m. 7 s.

Segon. Equip Baldiris, en 23 m. 46 s.

Tercer. Equip Escanilla, en 23 m. 57 s.

Per altra part, el Marítim realitzà les seves eliminatòries prenent-hi part dos equips.

Araque, Coll, Omedes, Massana, timoner Martínez.

Camps, Berenguer, Marill, Pérez, timoner Santamaria.

La primera eliminatòria feta, donà la victòria següent:

Primer. Equip Santamaria en 11 m. 49 s. *iol Morató*.



Campionat de Catalunya
Canot *Gentil*, guanyador de la copa Atracció de Forasters

Segon. Equip Martínez en 11 m. 55 s. 4/5 *iol Ranzini*.

Els guanyadors ens oferiren una més bona impressió de conjunt, per son istil i tenir més pasta de regataires; però encara que alguns tenien llurs esperances per l'un o per l'altre, era aventurat dir el definitiu resultat. Al presentar-se la segona prova, l'equip Santamaria perd la cooperació d'En Berenguer, ço que motiva un gros canvi. En Marill va a la proa, en Pérez passa a segon de babor, lloc que mai havia remat; i de marca d'estribor hi surt en Riba que, malgrat ésser un dels més bons remers, ho feu sense entrenament.

Ço donà esperances a l'equip Martínez, però el dia decisiu fou terrible per a aquests, que es descomposaren, mentre en Santamaria els guanyà per notable avantatge, adjudicant-se el dret de representar amb la següent classificació general:

Primer. Equip Santamaria en 24 m. 2 s.

Segon. Equip Martínez en 24 m. 24 s. 4/5.

Finides, doncs, les proves, els equips es dedicaren de ple als entrenaments, mentre els respectius Clubs emprengueren la tasca de l'organització de llurs grans festes.

Ens trobem en plena jornada del Campionat de Catalunya, organització del Club de Mar, datà de 1.^{er} de juny, on hi ha per conquerir-se els més formosos llorers de la nostra terra. Un bell programa envolta la gran lluita; en les tribunes ací i allà onegen les quatre barres; tot respira un aire de catalanitat que enamora. Són les 4'30 i comencen les regates per una lluita de canoes entre nois de l'Asil Naval, que guanyen els de l'*Aureneta*. En els canots, conquereix un bell triomf el *Gentil*; en les canoes triomfa la *Lola* i en els *skiff* el bogador Canals. Aquestes proves foren totes pels socis del Club de Mar.

Les proves lliures, foren dos; una de debutants que guanyà el Marítim amb la tripulació Riba, i el Campionat de Catalunya, en el qual hi prengueren part, a més dels quatre equips de Barcelona, un equip d'Alacant.

Malhauradament, l'equip Agràs fou víctima d'una avaria al timó, i encara que s'arranjà com es pogué i prengueren sortida, hem de reconèixer que les



Campionat de Catalunya
Canoa *Lola*, guanyadora de la copa de l'Ajuntament

Aquestes dues tripulacions de constitució novella, anaren a la lluita, igualment, sense la plenitud de llur forma; no obstant era d'esperar que, com a bons remers sabrien defensar-se com cal.

aigües que aixecava l'arranjament els restà un lliscament suau al bot, a més de que els privà d'una bona virada, i els produí un estat contrariat en els seus entusiasmes, que els desaventatjà.

La primera recta dels 2,500 metres, fou una revelació de l'equip Santamaria, que amb una perfecció ben formosa aconseguí tres llargs de bot sobre tots els restans, però la sort és negra i perden al virar tot el guanyat, deixant-hi en el contratemps, la perfecció, l'aventatge i els entusiasmes.

No passà pas així al Martínez i l'Agràs, puix el primer retornà braument, amb boga ferma i segurs de que anaven al triomf decisiu, i l'Agràs, animant als seus remers, obtingué un esforç ben digne, lluitant amb fermesa contra l'equip Santamaria; guanyant-lo aquest a l'arribada amb petita diferència.

En Baldiris arribà a dos llargs d'en Santamaria i més tard Alacant amb dolença d'un tripulant.

¿Guanyà el Marítim netament, o li donà aventatge l'avaria del *Salou*? Relliscós és parlar-ne; mirat per un cantó, veiem una pila de coses que afavoreixen al Club de Mar; per altre, 9 segons, són molts segons a guanyar. Què hauria passat? De totes maneres els d'En Martínez van lluitar de faigó terrible, desenrotllant una de ses més bones jornades.

Tot ço, fou prou per a que les Internacionals del dia 8 tinguessin un vivíssim interès de revenja dels vençuts.

Aquesta segona jornada que ens organitzà el Marítim siguié una bella festa, pel sol esplèndid, pel públic distingidíssim que hi anà. També al cim de les entenes hi voleïava la senyera catalana.

Comença amb una regata a vela d'hispanies que guanyà el nou iat *Garota*; una regata de canoes pels nois de l'Asil Naval, arribant primers els de l'*Aureneta*; una regata de *iols* a dos remers que conquerien els del *Canbridge*.

Proves lliures:

En els debutants, la lluita siguié forta, però l'equip Riba del Marítim, perdé les cordes del timó, cosa que els retrassà; un nou esforç els iguala als del Club de Mar, però perden per la diferència de 1/5 de segon.

La regata Internacional anunciada pel Marítim, es reduí a una formosa prova nacional, en la qual prengueren part, Tarragona, Alacant, San Sebastian i un equip de cada club nostre. Aquests darrers son representats, el Club de Mar, per l'Agràs, i el Marítim, per en Santamaria.

Ben aviat de començada la lluita fem esment de la nostra superioritat a tots els elements forans; en Santamaria i l'Agràs, avancen resoltament, seguits d'Alacant, retrassant-se Tarragona i San Sebastian. Viren amb aventatge els dos equips nostres, fent-ho primer el Marítim a un llarg. El retorn és ferm, Alacant aprata, l'Agràs atia sos remers que dre-garen com a braus, però els davanters segueixen concretant-se al domini de la cursa. San Sebastian es retira per causa de les aigües del canot de la Comandància, que els mig ompla el bot.

L'esforç dels de l'Agràs és gran, apropant-se als marítims; embalen primer, però els altres animen la boga avançant-se novament i entrant amb un bot i mig d'aventatge sobre el Club de Mar; Alacant entra a un llarg, quedant retrassats Tarragona.

De l'actuació dels nostres Clubs, es pot dir que

enguany el Marítim s'ha mostrat superior al Club de Mar d'una manera evident, conquerint-l'hi els lloers de les dues jornades. Ha estat sense dubte una reacció dels remers vençuts tres voltes en els Campionats d'Espanya. El Marítim ha guanyat i no és pas que siguin més forts; en els remers vencedors ha sobresortit un estil remarcable i enguany, aquest estil, s'ha manifestat clarament per a portar-los al triomf. El Club de Mar, s'ha presentat amb bons remers, però sempre ha lluitat més per la força; avui ja han aconseguit desfer-se'n un bon xic i estilitzar-se, però és necessari que els seus bogadors tinguin la voluntat de preocupar-se més abans de preparar-se a la resistència.

Els equips:

Club Marítim.

L'equip Martínez, avui campió de Catalunya, és una tripulació acceptable, de molta voluntat. L'Araque i en Massana, són els millors; en Coll ha fet més del que d'ell esperàvem i l'Omedes, el novell bogador, és xicot que promet. Tal volta el lloc de marca és el que millor li escau; té que refinar-se, puix viu encara la plenitud de sa formació de remer. En conjunt pot oferir greu perill, però tenint en compte que en Martínez té condicions per a obtenir un bon profit dels seus equipiers. Es presenta poc preparat i no dubtem que quan adquireixi la deguda forma, serà un bon equip.

En Santamaria, guanyador de l'Internacional, és l'equip de més estil; el conjunt donava la sensació d'un excellent equip. És clar que algun remer no estava a l'alçada dels altres, però no per això deixà de defensar-se i cooperar al triomf de la tripulació. En Camps, és un excellent marca i creiem molt que la seva cooperació de primer, influí a la victòria; boga amb estil. En Riba, el més fort de l'equip, tot energia, sortí per etzar i féu bona entrada. En Pérez, té encara a corregir i obtindrà major rendiment. Avui és un remer aprofitable. En Marill es defensa per l'estil de boga, puix de força és el més fluixet. No obstant el companyerisme i la fe que regnava feia el conjunt molt més fort. El poc entrenament portat ha estat metòdic i aprofitat, puix en la victoriosa regata del dia 8, demostraren que una cursa no es guanya per l'aventatge que s'obté, sinó donant-li i fent l'esforç quan l'arribada s'apropa. Es concretaren en no deixar-se passar en la segona recta, fatigant a l'adversari, deixant-lo embalar i quan aquest, un xic rendit per l'esforç l'enrevueu, aleshores tregué les energies i obtingué la nova aventatge del triomf decisiu.

Club de Mar.

L'equip Agràs tampoc portava ferm entrenament. No posseeix gaire estil, però són xicots molt acceptables; en Vila, l'ànima de l'equip, el més estilista, el més remer; en Vallhonrat, molta estropada, però no l'aprofita prou; en Rognoni, molt descret, hi ha cooperat esplèndidament; en Pacareu, també és un bon remer. En el conjunt de tots, hi ha mancat la preparació; han lluitat com ningú esperava i pot estar-ne satisfet el Club de Mar, puix enguany, ha tingut sort de la seva actuació, o sinó, la derrota hauria estat aplastant.

Què direm de l'equip Baldiris, els quatre voltes campions. No els hem vist com els altres anys; menys preparació, menys estil, menys energia. Sembla veure-s'hi una decadència d'entusiasme, deca-

dència que no crec és pas d'ara. Jo m'atreveria a dir que aquest defalliment començà en el Campionat de Catalunya de 1918, on ja la seva victòria fou més discutida. En el darrer Campionat d'Espanya, lluità amb aventatge sobre el Marítim i aquest es defensà colossalment, perdent més tard, contra els mateixos, en el Campionat d'Alacant per dotze segons. En el Campionat d'enguany s'ha retrassat notablement. Això no vol pas dir desmereixen els per res, sinó, una apreciació que pot ésser ben justa, puix crec que portar, com han dut, durant tres anys la supremacia del rem, és ben poc vist i significa una de les més brillants actuacions deportives. Ço vol dir que una decadència moral no hi tindria pas res d'estranyar.

Heu's aquí una impressió obtinguda i que he transcrit sense apassionament, ni parcialitat; he dit el que sincerament he deduït del treball dels nostres remers i de llurs actuacions. Uns i altres mereixen les meves simpaties, com les mereixen tots aquells que senten el mar i en ell hi conviuen. Les meves apreciacions poden ésser equivocades, però porten segellada la més sagrada imparcialitat de criteri, del que cap dels nostres Clubs, en poden dubtar mai.

Ens plau fer constar el goig grandíssim d'haver vist la superioritat dels nostres Clubs davant els elements forans. Catalunya ha donat una prova evident d'ésser més forta. Barcelona ha triomfat clarament i ha triomfat perquè estima el mar.

JOSEP ASTELL

LES EXCEL·LENCIES DEL DRET MARÍTIM

II

El Dret Marítim, essencialment consuetudinari, veritable interpretador, per tant, de les necessitats que regeix, es troba enriquit amb totes les riqueses, condensa totes les futures possibilitats del progrés dels pobles.

El Dret del mar, és integralment internacional. Les causes que mantenen i accentuen la diversitat de legislacions, la raça, el clima, règim polític o econòmic, la religió, etc., no l'afecten o sols en una mínima proporció l'influencien.

Les diferències que segellen les comarques de la terra, han format el caràcter dels homes que les habiten. El dret que el reflexa és nacional, peculiar i a voltes oposat i contradictori.

Aquesta circumstància que farà sempre impossible la unificació de les diverses legislacions civils, i que és un obstacle que dificulta poderosament la unió dels homes, no afecta al dret marítim, que de fet està unificat en tots els països, perquè les petites diferències de detall que pugui haver-hi, no contradiuen ni modifiquen sensiblement els comuns principis fonamentals que tots accepten.

Ho porta la mateixa naturalesa de la vida prop del mar. El caient de totes les viles que les onades acaricien és semblant. Aquella beatitud que les fa atractives és reflex de l'honradesa, la senzillesa de costums i la bondat de cor ja sabuda dels que hi viuen. La brisa els colra les cares i la visió del cel i el mar eixampla el seu esperit. L'ambient enmotlla suament el seu caràcter.

Als pobles de marina es deuen les nobles empreses, als de l'interior les destructores irrupcions, que ens ensenya la Història. El que en uns és la inquietud alentadora, en els altres és el neguit i l'angoixa d'un viure sense esclat. En el mar no poden ser-hi les envejies i odís que envolten als posseïdors de les terres. El mar és de tots els que el

solquen. Ampara amorosament als que l'estimen, enriqueix amb sos tresors la vida dels humils i el seu amor és tan gran pels mariners que fins a voltes els vol per ella sola, i els pren a la família, els pren a la pàtria. A totes les famílies de totes les pàtries.

Els que habiten els pobles de les vores del mar, s'accontenten amb llur sort i no envegen la fortuna dels altres, perquè tots són rics. Porten en l'esperit la riquesa llur.

Tenen l'infinit de l'horitzó llur davant que els atrau i pressenteixen que allà al lluny del lluny, on la mirada llur no arriba hi han germans que els estimen. ¿Què hi fa que siguin d'una altra nació o una altra raça si els perills i les angoixes els agermanen? La mar no té fronteres; s'obra generosa per a tothom.

Les mateixes dolceses i amargures, reserva el viure a tots els mariners. La mateixa olor salabrosa i de quitrà que enforteix els llurs pulmons, perfuma l'atmosfera de totes les platges; per ço els pobles litorals formen una mateixa nació i una sola família la gent de mar.

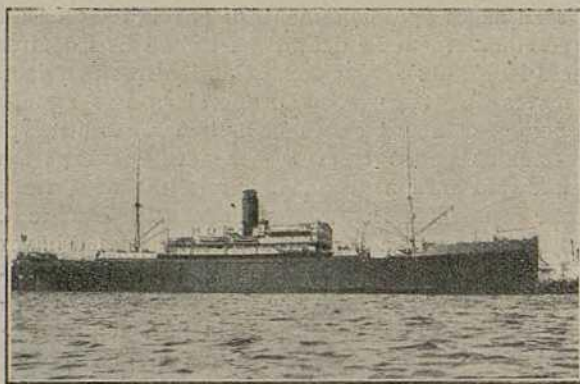
Els pobles marítims formaven ja la seva Societat de Nacions quan encara no havia nascut el dret internacional. Tenia per Còdics, unes mateixes compilacions; de lleis Rhodies, d'Oleron o de Wisby; el nostre Consulat de Mar; o els Estatuts de les ciutats hanseàtiques; i per lligam l'amor al mar.

Foren els vaixells els que portaren les civilitzacions, fent possible la comunicació de les idees al facilitar l'intercanvi dels productes.

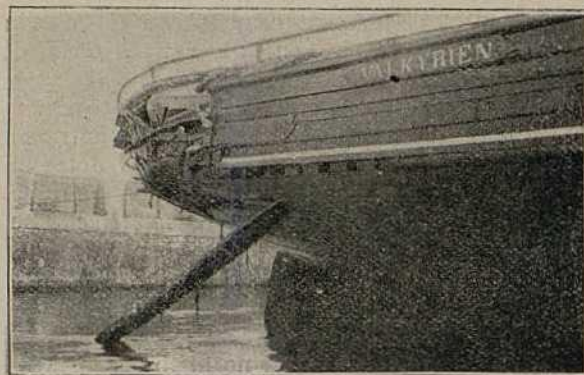
Al deixar el port diria's que les naus són un tros de la terra que se'ns emporta el mar. A l'arribar-hi és una mica de l'esperit del mar el que aviva amb elles. Del mar que ha estat i serà sempre font de tot progrés.

EUGENI GIRALT D'ARQUER

Advocat



El vapor brasileny, ex-alemany, *Asia*, al nostre port



La popa de la goleta danesa *Valkyrien*, destrocada per haver embestit el vapor brasileny *Europa*, davant del port de Marsella. Dlt vapor la remolcà fins al nostre port.

L'EVOLUCIÓ DE L'ACTUAL MARINA MERCANT ALS ESTATS UNITS

Un esforç colossal.—Ha de vagar la màquina?—Els fets, per ara, no corresponen a les paraules.—Vol moderar-se la construcció, però no perdre la supremacia.—El que diuen Mrs. Hurley, Daniels i Mc. Adoo.—L'opinió dels naviliers.

Quan al crit de Lloyd George, reclamant «vaixells, vaixells i vaixells», els Estats Units decidiren prevenir els perills de la guerra submarina amb una producció intensiva de tonellatge, d'establir a través de l'Ceà el famós «Bridge of Ships» que tan poderosament contribuï a la victòria, els americans donaren al món un marvellós exemple del que pot produir la voluntat i el mètode apoiats per mitjans materials inagotables.

Es tractava no res menys que de la creació espontània de 341 drassanes de construcció comprènent 1,284 cales de llançament, més del doble del que existia en la resta del món. Les famoses drassanes de Hog Island, elles soles, comptaven amb 50 cales, podent produir 1.500,000 tones a l'any, empleant 25,000 obrers.

Els resultats obtinguts foren la justa recompensa dels esforços fets.

En 1918, la producció s'elevava a 3.000,000 de tones i hi ha actualment en construcció 1,089 vaixells representant un tonellatge brut de 4.185,000 tones. El que han fet els constructors dels Estats Units constitueix una epopeia de l'energia americana. Han conseguit el que frisava l'impossible; han realitzat un miracle que ha deixat estupefactes als mateixos que en desitjaven la realització.

Així, doncs, és amb un orgull ben llegítim que resumeixen el treball produït amb aquesta fórmula corpredora: «un vaixell per l'Europa en quaranta minuts, tres dotzenes per dia.»

Però sobrevé la pau quan la gegantesca màquina treballa en ple rendiment. Continuar la producció sobre les bases del programa de guerra, seria provocar una ràpida plètorà del tonellatge. Tancar massa bruscament, seria exposar-se a que els frens trenquessin irremeiablement la màquina.

A quina mesura serà limitada la producció? A quin objecte serà destinada la flota de que disposa els Estats Units?

Heu's aquí les qüestions que es plantegen i de la solució de les quals depen l'avenir marítim dels Estats Units.

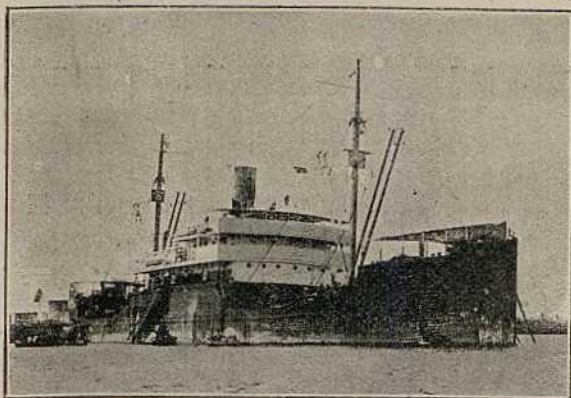
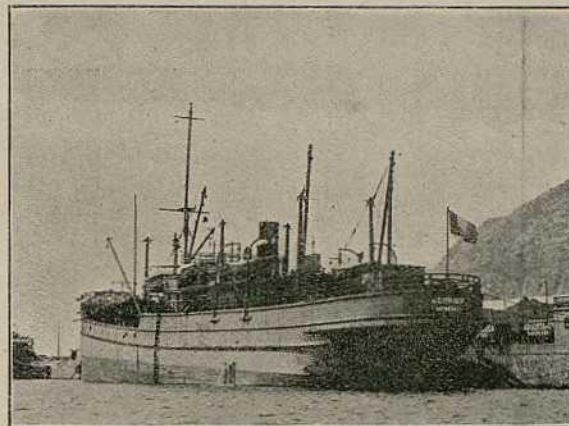
Es indubtable que, malgrat llur esperit d'empresa que cap dificultat deté, els americans s'han trobat quelcom desconcertats en presència del fenomenal edifici que llur audàcia infantà.

L'establiment d'un programa definint la millor política a seguir és reclamant amb insistència en els centres marítims d'ultramar i no obstant res s'ha resolt encara en aquest sentit. Les declaracions d'homes polítics sobre la qüestió no constitueixen una norma de conducta i els actes, fins ara, no estan sempre d'acord amb les paraules.

Així serà interessant el fer un anàlisi de les idees que als Estats Units han estat donades a la llum sobre les diverses eventualitats que poden presentar-se a la solució de la situació actual.

Es opinió generalitzada que si el «Shipping Board» prossegueix el seu programa sobre les bases de la guerra i de que si les drassanes estrangeres augmenten llur rendiment en la mida anunciada, es produirà cap a la fi de 1920 un excedent de tonellatge que serà desastrós per a tota l'indústria dels transports marítims. A l'amenaça de sobreproducció, si la proporció del rendiment americà fos mantinguda, s'afegeix el fet en extrem greu de que els vaixells hauran estat construïts a preus ben superiors als normals i seran utilitzats per a nòlits en plena baixa.

Varis factors poden, però, contribuir a mantenir l'activitat de les drassanes. En primer terme hi ha certesa de que el tonellatge necessari una vegada firmada la pau sobrepassarà notablement el que era suficient abans de 1914. Hi haurà segurament un període actiu en extrem de canvis comercials per més que la potència de compra d'algunes nacions estigui fortament disminuïda pel fet de la destrucció, per la guerra, de llurs riqueses.

El vapor nord-americà *Betsford*, de fustaEl vapor belga *Serbier*, de fusta

Finalment, el tonellatge que durant la guerra ha estat sotmès a proves de duresa, té necessitat d'apariacions, estimant-se en un 20 per 100 el tonellatge mundial a apariar. Aquest fet demostra els avantatges de les drassanes americanes.

No obstant, una moderació de la producció i una redacció del programa americà s'imposen.

El que sabem de les intencions del «Shipping Board» és que, malgrat el destorb que en resulta per l'indústria de la construcció, és detinguda l'execució del programa dels vaixells de fusta, que es redueix l'extensió de les construccions d'acer anul·lant els contractes per a la construcció de grans drassanes a Alameda, a la costa Oest, i pels vaixells que havien d'ésser-hi construïts. Aquests contractes representaven una suma de 80 milions de dòlars. Demés, el 15 de febrer últim, les anul·lacions o suspensions de comandes afectaven a 550 vaixells representant 2.700.000 tones registre brut.

A més, malgrat l'oposició que fins al present s'ha manifestat contra tota transferència de tonellatge americà a bandera estrangera, el senador Jones ha presentat un projecte de llei autoritzant al Govern per a vendre a l'estranger els vaixells de fusta que no siguin demanats per ciutadans americans i també vaixells d'acer de 3.500 tones i més.

D'aquesta reducció dels projectes de construcció no pot pas deduir-se'n que els Estats Units consenten en renunciar a la supremacia que tenen adquirida en la producció de tonellatge.

Amèrica creu que amb un rendiment anyal de 3.000.000 de tones queda encara mestressa del mercat.

De resultes de la guerra el Govern americà ha esdevingut el més poderós constructor i armador del món. Per altra part, el capital invertit en la construcció i armament privats s'eleva actualment a 500 milions.

Aquests interessos, es faran la competència? Es tornarà a l'antic sistema de l'armament privat tot sol; o bé assistirem a una nacionalització de les drassanes i dels armaments?

En els centres marítims dels Estats Units s'ha cregut durant algun temps que el Govern pensava explotar permanentment tot el tonellatge de l'«Emergency Fleet Corporation».

Mes l'administració estava tan orientada en aquesta direcció que a ningú hauria sorprès la creació d'un Secretariat de la Marina mercant.

De fet, Mr. Hurley, president del «Shipping Board», en té pràcticament el càrrec sense tenir-ne el títol. La més significativa de les seves declaracions és la que féu l'octubre darrer en la qual deia que el Govern construïa una gran flota mercant que havia d'ésser mantinguda i que per més que la decisió de construir-la hagués estat presa sota la pressió de la guerra, no havia d'entendre's que el moviment acabaria amb la pau.

El president del «Shipping Board» ha refusat de respondre a la consulta de quina era la seva opinió sobre la qüestió de l'explotació de les drassanes per part del Govern. No obstant, se sap que els quatre altres membres del «Shipping Board», són hostils a aquesta idea.

Mr. Daniels, ministre de Marina, i un altre membre del Govern M. Mc. Adoo, han estat menys reservats que Mr. Hurley. Abans de que el Govern comencés la construcció de vaixells, Mr. Mc. Adoo declarava que la conquesta del mar pels americans era el fet d'una gran empresa que disposava de recursos il·limitats i que, per tant, podia suportar pèrdues il·limitades durant un període indefinit, sense estar influenciada per consideracions comercials.

Mc. Adoo, creu que la supremacia en el tràfec marítim, corolari natural de la supremacia en les construccions navals, s'obtindrà per la nacionalització de l'armament.

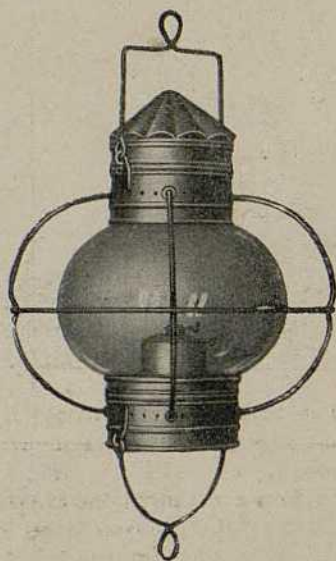
Mr. Daniels ha declarat que seria insensat creure que el Govern pugui cessar de construir i d'explotar una flota de càrrega i afegia que el Govern garantiria tarifes de nòlits a preus convenients a fi d'encoratjar la venda a l'estranger dels productes americans.

L'orientació de les idees en els centres marítims és totalment oposada a la constitució d'una flota de l'Estat; la marina americana privada, entén que ella ha d'adquirir la supremacia del tràfec marítim de la mateixa manera que ha aconseguit la de la construcció.

No obstant, es dona compte de que en les circumstàncies actuals el preu de cost dels vaixells construïts durant la guerra, la col·loca en posició poc favorable i demana una intervenció de l'Estat per a una protecció activa dels interessos dels naviliers. Els punts de mira del Govern els direm en un altre número.

Els tallers de F. i Pa

RONDA SANT PAU :



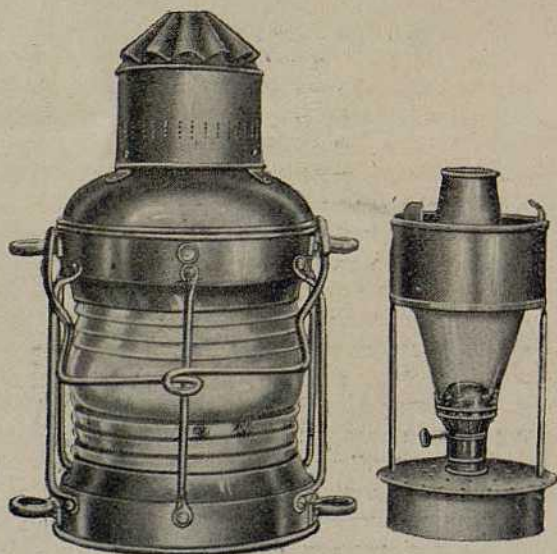
Bombeta de llautó

A l'ensem que a tot el litoral espanyol sorgien noves drassanes i la febre de construcció de vaixells anava prenent peu donant-se a la fi compte de que en la reconstitució d'Espanya hi ha de jugar un principalíssim paper la marina mercant, s'anaven desenrollant una sèrie d'indústries auxiliars i es construïen aparells que fins el començament de la guerra, venien en un tot d'Anglaterra.

Entre aqueixes que podem dir-ne noves indústries, cal comptar-hi els tallers dels senyors F. i E. Pascual Monturiol, establerts a Barcelona, que dedicant-se a la construcció de Bitacles, Fanals marítims



Fanal de tope



Fanal d'àncora amb cono

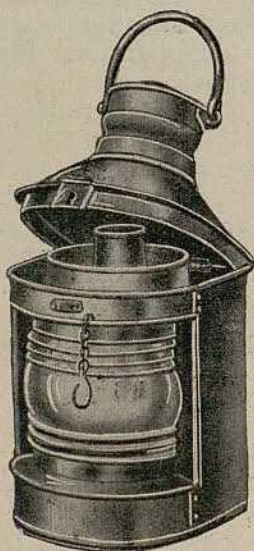
de tota mena i demás objectes navals de coure, llautó, planxa i llauna, han assolit una tal perfecció en les dites construccions, que avui poden comparar-se amb els de les més conegudes cases angleses, de tal faisó que s'han vist obligats a engrandir totes les seccions per tal de donar compliment a les grans demandes que reben.

Són d'aplaudir els esforços dels nostres industrials envers l'assoliment de la construcció perfecta que

Pascual Monturiol

9 :: BARCELONA

fa que articles dels quals abans n'eren importadors, ara en són exportadors, tal com succeeix amb els Fanals «Monturiol».



Fanal de popa

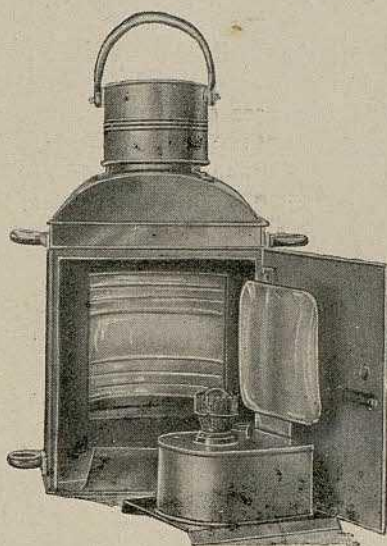
Hem vist a dits tallers: Fanals de *tope*, costat i ancla, amb vidres diòptrics clars immillorables; bitacles amb rosa sistema Thomson d'una sensibilitat grandíssima i tota classe d'efectes del ram marítim, de bronze, coure i llautó, i efectes navals de ferro i llauna amb una Secció de fumisteria per a la construcció de mangueres i ventiladors de planxa de ferro, fornals, torradors de cafè, etc.

Aiximateix s'encarrega la casa Pascual de tota classe d'apariacions i instal·lacions a bord, de tota mena d'efectes sanitaris, oficis, con-

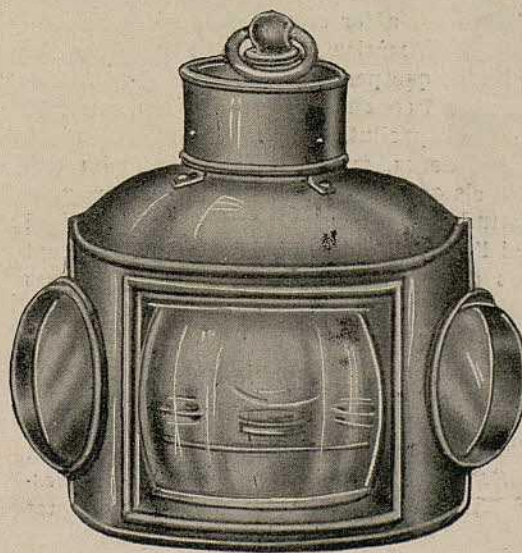
duccions d'aigua, vapor, etc., etc.

Amb l'afany i perfecció amb que es treballa en dits tallers no desespereu de veure'ls assolir dintre poc temps un lloc principal entre les indústries navals d'Espanya.

Els tallers que els germans Pascual molt amablement ens han anat mostrant, honoren l'indústria catalana i han de servir d'encoratjament als homes de negoci ja que són una mostra del que pot la voluntat al servei del patriotisme.



Fanal de costat



Fanal tricolor

UN NOU PORT ANGLÈS

Projecte de moll al port de Falmouth per a transatlàntics de 1,000 peus de llargada

Els últims avenços en la construcció naval indiquen que no passaran gaires anys que no veiem llançar vaixells d'un miler de peus, o més, de llargada. Davant d'aquesta possibilitat, cal construir en els ports que tinguin més condicions, nous atracaders i amples molls.

Sir A. Booth de la «Cunard Company», ha expressat la creència que el comerç de transports de l'Atlàntic, llançarà vaixells de 40,000 a 50,000 tones per a portar càrrega, passatge i correu i si aquest supòsit és cert, seran necessaris ports en els quals puguin acomodar-se aquests enormes transports de passatge i càrrega. Donades les condicions dels més grans vaixells anglesos no els és possible entrar o sortir de Southampton, Liverpool o Londres, fóra que tinguin els corrents favorables als canals i barres. De les vint-i-quatre hores del dia, no més en tenen dotze per a entrar a Liverpool i per acostar-se al moll cal que la seva maniobra coincideixi amb el període del corrent ràpid. A Anglaterra no hi ha cap port que estigui en condicions de poder amarrar, sigui el que es vulgui l'estat del mar, vaixells com els següents: el *Britànic*, 50,000 tones, 900 peus; l'*Aquilània*, 50,000 tones, 885 peus; l'*Olympie*, 45,000 tones, 882 peus; el *Mauretània*, 32,000 tones, 790 peus.

Els principals ports d'Anglaterra, la majoria dels quals són units per llargs i estrets canals, foren més o menys convenients per a la navegació en temps passats, però les grans despeses que implicaria l'adaptar-los a les necessitats de la moderna construcció naval fa que el seu ús resulti sumament car. Són un retràs per al progrés de l'indústria naval i dificulten l'acció dels naviliers i dels comerciants anglesos que avui lluiten amb els seus rivals de l'estranger.

L. Hon. Lord Pirrie, d'Anglaterra, ha dit fa poc que el seu país ha començat de construir vaixells de gran tonellatge per a fer el comerç dels grans continents com el d'Amèrica i Austràlia, però ha fet remarcar també, que per a que aquesta gran indústria progressi, cal construir ports de gran calatge i molls de molta capacitat.

No cal dir, doncs, que Anglaterra necessita trobar ports en els quals els grandiosos vaixells puguin tenir-hi entrada a qualsevol hora del dia i sigui el que sigui l'estat del temps i del mar. És evident que després de la guerra el nombre de passatges augmentarà i el tràfec marítim pendrà una intensitat més gran que abans, la qual cosa ens fa augurar l'imminència dels transatlàntics de 1,000 peus. La competència de les Companyies de vapors d'Anglaterra i del Nord d'Europa, haurà de tenir per camp el Canal i per això aquest és l'indret on han de construir-se nous ports i grans docs. Per aquesta raó sir William White ha fet remarcar que tot l'interès en aquesta qüestió no rau precisament en construir grans vaixells, sinó en bastir ports i dipòsits amb capacitat suficient per a donar estada als grans vaixells.

La necessitat de ports de prou calatge per a vai-

xells de les dimensions apuntades més amunt, ha estat palesada en els informes fets pels directors de la White Star, en els quals han afirmat que en el cas d'haver d'establir comunicació diària des de Southampton amb vaixells del tipus de l'*Olympie* no baixarien de vuit les vegades que durant l'any hauria de retrassar la sortida. Aquest inconvenient encara creixeria quan es tractés de vapors als quals els temporals poden ésser un obstacle en la regularietat dels viatges.

Les autoritats navals d'Anglaterra tenen el convenciment que Sant Just del port de Falmouth podria devenir el millor gran port del Canal. Aquest indret és situat a la part oriental de la costa del port, que és el més gran que hi ha a l'entrada del Canal venint de l'Atlàntic. Sant Just és fàcilment accessible i tot i estar completament tancat, els vaixells, siguin del calatge i dimensions que es vulguin hi poden entrar i sortir amb absoluta seguretat per mal temps que faci. No hi ha ni bancs, ni pòsits i el corrent de l'aigua té poca força. El port ofereix un directe i segur abric a prop de l'Oceà. Degut a les condicions naturals l'espai exigit pels grans vaixells moderns hi podria ser habilitat amb un cost relativament molt baix, tant més, quan els aventatges del lloc són igualment favorables a la construcció de les dependències a un port i a l'erecció de docs de primera classe.

Tant els interessats en el Govern com en la navegació anglesa han proposat la construcció de docs a Sant Just. D'acord amb l'autorització concedida per la Sant Just-in-Roseland Experimental Dock-Works Act, s'han realitzat sondeigs, reconeixements i altres treballs d'exploració. Aquests treballs han demostrat plenament la possibilitat dels projectes i també han afavorit al Sindicat amb importants dades que indiquen la possibilitat de construir docs amb un mínim de risc i amb considerable estalvi de despeses. L'Almirallat ha donat ja l'autorització per a executar els projectes. Bon nombre de Junes locals i de Corporacions del país han informat favorablement.

La part de més fondària de l'àrea proposada té una profunditat que oscilla entre 60 i 75 peus en les marees altes i l'indret és tan ben abrigat que els vaixells de major calatge, poden en totes ocasions atracar i deixar sense perill els molls, sense que puguin ésser embestits per cap cop de mar ni tinguin necessitat de costejar. A la banda de la costa es construiran escolleres i molls de uns 3,000 peus de llargada on hi haurà ordinàriament, en les marees altes, 40 peus d'aigua, construint-s'hi també atracaders i molls preveïts dels més moderns enginyers per a facilitar la càrrega i descàrrega dels grans transatlàntics i altres vaixells.

Grans docs podran ésser construïts en una llargada de 1,200 peus. Aquests docs són molt necessaris al Canal i la seva construcció serà reclamada cada dia amb més insistència per l'augment de passatgers i de tota mena de vaixells.

Hi ha el projecte que aquests docs tinguin el millor servei per als passatgers del Canal, pel correu

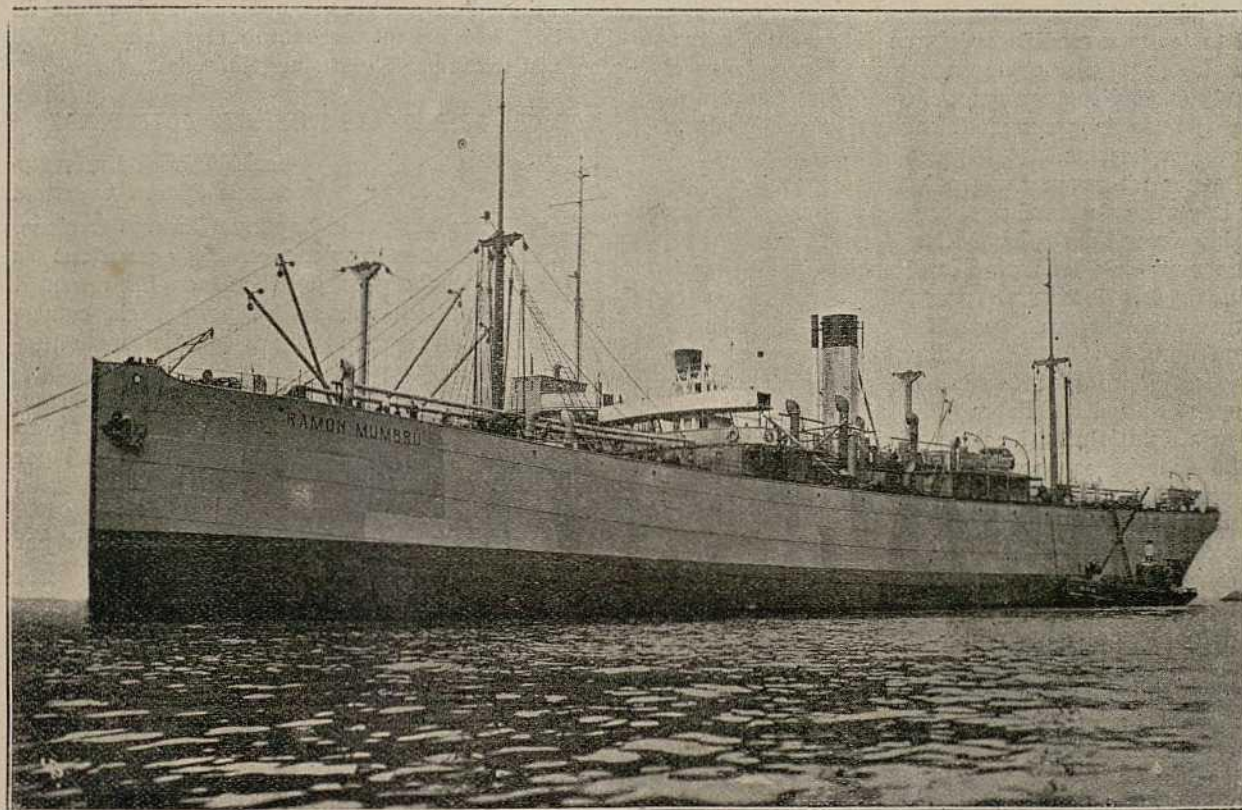
i càrrega dels transatlàntics i pel tràfec del carbó i el caolí. Cal fer esment, que aquesta possible intensificació de moviment comercial, no és pura imaginació, ja que des del començ de la guerra, el port de Falmouth ha estat extensament utilitzat tan pels vapors aliats com pels de les nacions neutrals.

Fent d'aquest port el punt de reunió del moviment de les línies d'Amèrica, Canadà i altres mars, s'obtingria un notable estalvi de temps en comparança amb el que es necessita, si com punt d'enllaç es prenen els ports de Southampton, Plymouth, Queens-town, etc. En el cas de molts petits vaixells, la gran

de l'Oceà tant per als viatges com pels correus que van i vénen de Londres al Continent, evitant tots els obstacles, les tempestats i el tràfec del Canal.

Al costat dels transatlàntics podrien acoplar-se uns trens vaixells que portarien ràpidament els passatgers i el correu al seu destí. L'anada i tornada en tren dels docks a Londres podria fer-se en menys de cinc hores i a l'interior i al nord en un temps igualment reduït, utilitzant l'enllaç que actualment hi ha amb els ferrocarrils entre Cornwall i Dover.

Els docks de Sant Just tindrien una situació immillorable tan pel que toca a l'economia com a la



El vapor *Ramón Mumbú*, adquirit recentment a Anglaterra per la casa Domingo Mumbú

diferència que hi ha entre la velocitat dels transports marítims o terrestres, creixeria considerablement l'aventatge si es prengué com punt de desembarc Sant Just.

Fent el viatge de New-York a London per la via Sant Just, els passatgers arribarien a lloc sis hores i cinquanta minuts més aviat que utilitzant la via de Queenstown. També hi hauria un estalvi de sis hores i trenta minuts sobre el viatge per la via de Southampton. De Halifax a London per Sant Just hi hauria un estalvi de vuit hores sobre la ruta de Liverpool. Aquests càlculs són fets sobre la velocitat dels més ràpids transatlàntics que circulen avui.

Adoptant el port de Sant Just com terme del viatge, els transatlàntics no solament escursarien la durada del viatge per mar amb relació amb les vies London, Southampton, Liverpool, etc., sinó que també rebaixarien el preu del passatge i dels nòlits i podrien fer més viatges amb molt menys temps.

Sant Just podria ser la ruta més ràpida i segura

facilitat de distribuir i recollir les mercaderies portades pels transatlàntics. Aquestes mercaderies podrien ser transportades amb molt baixes tarifes, organitzant un bon servei de vapors de cabotatge entre Sant Just i Londres, Hull Newcastle, Bristol, Liverpool, Manchester, Glasgow, Dublin, Belfast i altres places pròximes als grans centres de consum i de producció, com també podrien fer el servei entre la costa anglesa i els pròxims ports continentals.

Aquesta cooperació sistematitzada en gran escala, no seria altra cosa que un més ampli desenrotllament del tràfec dels ports utilitzats actualment pels transatlàntics, els més importants dels quals no han pogut, ni poden adaptar-se a les exigències actuals degut a les poques condicions que reuneixen per a donar estada folgadoament als grans vaixells moderns, les dimensions dels quals augmenten cada dia.

No hi ha ciutat anglesa que no sigui a prop d'algun port de mar i moltes poden ser-hi unides o bé per via fluvial o per canals o bé per ferrocarril.

A Anglaterra, donat els elevats preus de les vies fèrrees, en comparança amb les marítimes, fa decantar a la utilització dels transatlàntics combinats amb vapors de cabotatge, per al transport de mercaderies, sobre tot sempre que es pugui comunicar amb centre a propòsit. Les mercaderies poden anar i venir de Sant Just a Londres, Liverpool, etc., molt més econòmicament que no pas ara.

La guerra ha demostrat que la vida del Imperi depèn de les comunicacions marítimes. El manteniment de gran volum comercial marítim entre Anglaterra, les colònies i altres països i les possibilitats del seu futur augment, els productors i els comerciants tenen un interès comú en la seguretat, economia i regularitat de la navegació i en conseqüència en el progressiu millorament de tots els mitjans del tràfec.

REVISTA DE NÒLITS

Impressió general

Res tenim a modificar del que dèiem en el número anterior. La situació en general continua en el mateix estat d'estanyament, havent-se registrat únicament unes lleugeres modificacions en sentit d'alça en alguns mercats.

De per tot arreu arriben lamentacions i queixes per la manca de tonellatge, creada pels entorpiments originats per l'acció legislativa dels governs.

La manca de tonellatge és d'esperar que s'experimentarà fins i tant no pugui ésser reintegrat al mercat lliure la gran quantitat de tonellatge entretingut encara. Si bé és veritat que la capacitat de transport lliure, d'un temps a aquesta part ha estat augmentada pel tonellatge alliberat ja, especialment pel dels Estat Units, i pel de nova construcció, també ho és que les necessitats del tràfec han crescut pel condicional aixecament del bloqueig dels països centrals amb els compromisos de proveïment contractats amb ells; i també hi ha que tenir present que ha estat retirat del tràfec general una gran quantitat de tonellatge que fins ara hi havia estat dedicat, per a destinar-lo al restabliment dels antics serveis regulars, sospesos fins ara, o a la creació de noves línies, amb el que es pot dir que ha quedat compensat l'augment de tonellatge a que hem fet referència anteriorment per noves necessitats i conveniències.

Quant al sistema de llicències, permisos i controls exercits sobre la marina mercant, en algunes nacions, si alguna cosa hi ha és que ha estat empitjorada per la necessitat d'estendre sos cuidados al transport d'altres mercaderies que han esdevingut de primera necessitat.

Segueixen agreujant més la situació general, les vagues que amb més o menys extensió, però d'una manera ininterrompuda, es venen succeint en els mercats de producció, especialment en els de carbó, registrant-se pocs noliejaments en els ports corresponents, repercutint tal estat de coses en altres mercats que com el de mineral, per tractar-se de mercaderia que no permet ésser gravada per alts nòlits, és necessari un bon retorn assegurat que econòmicament permeti destinar tonellatge a son transport.

Els naviliers anglesos segueixen queixant-se de la situació desventajosa en que, en relació amb el tonellatge nord-americà i neutral, es desenrotlla llur negoci. Lamenten que mentre aquests darrers països poden seguir aprofitant els esplèndids nòlits que encara es cotitzen en alguns mercats, ells es veuen obligats a transportar la mateixa mercaderia a preus irrisoris comparats amb aquells, citant el cas de

l'Argentina d'on surten els neutrals amb nòlits de 260/- i 270/- i els anglesos amb el màxim de 62/6 que és el taxat pel Govern anglès.

SITUACIÓ DE MERCATS I ÚLTIMES COTITZACIONS

Carbó.-Cardiff i demés mercats de l'Oest d'Anglaterra

Els noliejaments per a Espanya i altres nacions, són escassos. El retraïment en les operacions és conseqüència de la poca producció en les mines, i també en aquests darrers dies perquè els comerciants en carbó no han volgut contraure compromisos davant l'anunci de publicació de noves disposicions regulant la venda i exportació de dit combustible. No s'han atrevit a realitzar contractes d'entrega fins a conèixer les noves condicions i per tant el mes de juny és i continuarà éssent calmos en aquests ports.

Les últimes i poques cotitzacions conegudes per a Espanya són:

Cardiff-Barcelona..	82/6
» València..	80/
» Alacant..	81/3
» Màlaga..	80/
» Bilbao..	61/3
» Huelva..	65/
Swansea-Barcelona..	83/6
» València..	80/
» Vigo..	70/

Newcastle i ports de l'Est

La situació és semblant a la dels ports de l'Oest, potser més agravada per les menors existències de carbó i la major extensió de la incautació de producció en aquests ports, per part del Govern.

Els noliejaments són comptadíssims, éssent l'últim i únic conegut per a Espanya, Newcastle-Barcelona 72/6.

Cereals.-Argentina

També en aquests mercats els conflictes socials han ocasionat pertorbacions.

Els nòlits per a destinacions neutrals han experimentat un lleuger augment, i així per a Espanya s'ha cotitzat últimament 260/-

Per a Rotterdam i Anvers s'ha fet 265/- i 270/-

El nòlit de taxa fixat pel Govern anglès segueix éssent 62/6 per al Regne Unit i 115/ per a Itàlia.

Adelaida (Austràlia)

Ha estat establerta una contracta per a Espanya a 200/.

Fruita

Arribant a son final la actual campanya de fruita, s'ha produït un desnivell entre la existència de mercaderia per a la exportació i el tonellatge concurrent, que resulta excessiu per a les necessitats del mercat.

En conseqüència s'ha originat un descens d'importància en els nòlits, havent-se carregat la caixa de taronja amb destí a Anglaterra, entre 8 i 10 pesetes.

Ha estat contractat un vapor, per a transport de fruita de València a Clyde, a 18/3 ton. pes mort.

Mineral

Mercats espanyols:

Es difícil trobar tonellatge per al transport de mineral.

Davant la dificultat de procurar-se retorn d'Anglaterra, el tonellatge continua retret dels mercats de mineral, ja que no resulta cap negoci el transport de carregament d'aquesta mercaderia havent-hi la exposició de llargues detencions en aquells ports carboners, o bé la de retornar en last.

Està éssent objecte de gran preocupació per part dels industrials i autoritats angleses la dificultat de proporcionar-se mineral en la quantitat que els hi és indispensable, i no tindria res de particular que es prenguessin disposicions encaminades a assegurar la capacitat per a aquest transport.

Noliejaments per viatge

Són abundants les demandes, però pocs els negocis que es realitzen, per manca de vapors.

S'ha firmat una contracta Golf Mèxic-Espanya a 40 dols.

Una d'elles Tampa (fosfat) i New Orleans (cotó) per a Barcelona, i una altra per a vapor de 8,000 tones, embarc juny-juliol.

Per a New York-Espanya (dos ports) s'ha fet a 30 dols. net form.

Des del Mediterrani espanyol les mateixes cotitzacions anteriors: 100/- els 100 p. c. per Anglaterra i 130/- per Arvers.

Per a un viatge a Orient s'ha firmat a 40/- tones pes mort.

Time Charter i altres cotitzacions

Tràfec general, per 2 anys. 21/

Tràfec general, per ½ any. 25/

Transatlàntic per ½ any. 22/6

Sud Amèrica per 2 viatges. 42/6

Java-Holanda 200/- i per a Anglaterra nòlit taxa 90/-

New York-Copenhague 40 dols. i per a Liverpool 220/-

S'ha fet també alguna contracta lliure per a Hamburg.

ETICA I DRET CONSUETUDINARIS I ECONOMIA POPULAR DE CATALUNYA

COSTUMS I TRACTES MÉS USUALS

REFERENTS A LA PESCA MARÍTIMA

L'Arxiu d'Etnografia i Folklore de Catalunya ha obert el qüestionari sobre aquestes matèries, del qual n'ha estat encarregat el distingit escriptor don Rafael Closas i Cendra.

Heu's aquí les condicions del qüestionari:

1. *El mar i la costa.* — Paratges, llocs o varals de mar. — Demarcació dels mateixos en relació a la pesca. — Procediments i criteris més usuals. — Distribució (sorteig de cales, torns per hores, etc.). — Sancions als infractors.

2. *Llocs especials temuts com a perillosos.* — Perills reals (deguts a causes geogràfiques, físiques, atmosfèriques, etc.) o imaginaris (supersticions, records de desgràcies que hi han passat, fets extraordinaris que s'hi contenen, etc.)

3. *Tempestats.* — Accidents més comuns. — Auxilis i recompenses. — Sants invocats, devocions, romiatges, promences, etc.

4. *El peix.* — Classes de peix més comunes i segons els varals de mar. — Noms usuals amb què és conegut a la localitat.

5. *Pràctiques tradicionals de cria:* veda, viuers, etc.

6. *Aparicions de peixos forasters.* — Són periòdiques? — A què les atribueix la gent? — És senyal d'algun mal fat, l'aparició d'exemplars d'espècies gegantines, com ballenes, tiburons, etc.? —

Organització per a la seva pesca o captura. — Perills que ofereix i reputació que dona. — Successos. — Distribució del producte o rendiment d'aquesta pesca escadussera i extraordinària.

7. *La barca.* — Construcció i equipament. — Classes d'embarcacions per a la pesca i noms usuals de les mateixes. — Parts components de l'embarcació i termes amb què es designen. — Es construeixen a la localitat i de temps tradicional les embarcacions de pesca?

8. *Contractes* per a la construcció, compra-venta, lloguer i explotació de la barca. — Noms usuals i descripció dels mateixos. — S'acostumen a fer de paraula, per escrit o notarialment?

9. *Cerimònies religioses i festes populars o domèstiques* amb motiu de l'estrena, adquisició, salvament, etc., d'una barca. — El bateig. — Noms usuals i preferits a la localitat.

10. *Es costum assegurar la barca?* — Formes usuals del contracte d'assegurament.

11. *La pesca.* — Diferents maneres de pescar («al bou», «a l'encesa», etc.). — Descripció de cascuna d'elles. — Per què s'usen les unes i les altres i en quines èpoques de l'any.

12. *Ormeig i aparells* per a la pesca. — Noms usuals. — Contractes a que dona lloc la seva con-

fecció i arranament. — Esquers. — Provisions de boca.

13. Govern de la barca. — Càrrecs i ordre de comanament (patró, segon, remitgers; paler, timoner, cuiner, etc.). — Llurs respectives funcions durant l'exercici de la pesca. — Maniobres de la pesca. — Noms usuals.

14. Precaucions favorables a la pesca. — Estat del temps i del mar, fases de la lluna, fenòmens meteorològics assenyalats. — Creences, pràctiques, ritus i cerimònies referents a aquesta matèria.

15. Subhasta o encantament del peix. — Axaus. — Tria, acondicionament i expendició del peix. — Descriguí's cascuna d'aquestes operacions.

16. Distribució del producte o rendiment de la pesca. — Comunitat de treball que formen les diverses persones que cooperen a la pesca. — Drets i obligacions de cascuna d'elles. — Conservació i abastiment de la barca. — Criteris de justícia al fer la distribució de les participacions. — Distinció segons que el patró sigui o no l'amo de la barca. — ¿S'és introduïda a la localitat el costum de tenir els pescadors a jornal?

17. Remuneració a altres persones que no són pescadors d'ofici. — «Tirar l'arb». — Classe de gent que hi acudeix. — Manera de calcular la part dels «tiradors» (homes, dones, mainada, etc.)

18. Diferències entre pescadors. — Són resoltes pre homes bons? — Funciona algun tribunal o Jurat compost de pescadors? — Sancions i penallitats.

19. Associacions de pescadors. — Agremiació tradicional. — Condicions i proves d'aptitud per a anar pujant de grau en l'ofici. — La gent de mar, constitueix sovint una mateixa família? — Es perpetua l'ofici de pares a fills?

20. Associacions per altres fins (vigilància, salvament, assistència i socors mutus, estalvi, mort, orfandat, etc.). — Germandats. — Cooperatives.

21. Oficis auxiliars de la pesca. — Mestres d'aixa, corders, xarxers, etc. — Llurs associacions tra-

dicionals. — Relacions que mantenen amb la classe dels pescadors.

22. *Adagis, proverbis, dites, etc., referents a la pesca.* — Faci's un recull dels usats a la localitat. — Motius o sobrenoms dels pescadors. — Faci's també un recull dels mateixos, explicant llur origen.

Advertiments

1) El present Qüestionari constitueix solament un capítol de l'anomenat *Folklore del Mar*, el qual serà explorat per l'Arxiu en diverses etapes.

2) No és obligat contestar en totes ses parts el Qüestionari, sinó solament aquells extrems en què cadascú es cregui en situació de poder-hi aportar dades d'interès. S'agrairà, en canvi, la informació sobre altres extrems no compresos o que no figurin en ell.

3) Procuri's obtenir les referències directament de les persones que viuen o són parts interessades en els costums i tractes. En tot cas, faci's constar si la referència és personal o recollida d'un pescador, propietari o constructor de barques, etc. Procuri's, en lo possible, reproduir les locucions típiques, fórmules consagrades per l'ús i tot allò que reveli el modo íntim d'ésser i actuar de la gent de mar.

4) Es prega l'adquisició i remesa de reglaments o estatuts de societats de pescadors, còpies de contractes, fotografies, croquis o dibuixos senzills, objectes de folklore material i, en general, de tots aquells elements complementaris d'informació que es creguin útils. L'Arxiu, previ acord, abonarà les despeses degudes.

5) Es prega d'una manera especial que si es té notícia d'algun manuscrit sobre costums de pesca i en general de la gent de mar obrant a l'Arxiu parroquial o municipal o en altre lloc, se n'envii còpia a l'Arxiu.

Les respostes deuen ésser donades abans del dia 30 de setembre de 1919, i adreçades al Director de l'Arxiu d'Etnografia i Folklore de Catalunya: Facultat de Filosofia i Lletres, Universitat de Barcelona.

MISCEL·LÀNIA

FRANÇA

La Direcció de la Marina mercant

A conseqüència de la dimissió de Mr. Bouisson, el comissariat de la Marina mercant, ha estat suprimit. Els diferents serveis que depenien d'aquest comissariat, han estat separats del ministeri de Comerç per a ésser incorporats al ministeri de Treballs públics i Transports.

Mr. Bouisson cedeix son lloc a Mr. Claveille que centralitza sota la seva autoritat responsable de ministre, tots els serveis de transports terrestres, fluvials i marítims, i els ports.

Contra aquesta decisió dugues Comissions de la Cambra, han elevat llurs crítiques. La Comissió de la Marina mercant que presideix Mr. Gernier, ha decidit cridar l'atenció del Govern sobre «la necessitat de confiar a un parlamentari, responsable davant del Parlament, l'administració dels

serveis de la Marina mercant». Dita Comissió demana demés al Govern que organitzi el transport dels productes colonials; la creació del regim del transport de peix i que s'ocupi de l'òstricultura i la piscicultura arruïnades per cinc anys d'abandament.

Per altre costat la Comissió del presupost ha reclamat igualment la reconstitució d'un sots-secretariat de la Marina mercant, tenint en compte que «sol un membre del Govern tindrà l'autoritat necessària per a realitzar la grandiosa obra que s'imposa».

El Consell de Ministres reunit el 20 de maig, sota la presidència de Mr. Poincaré, decidí confiar a Mr. Pierre Dupuig, diputat per la Gironda, la direcció dels transports marítims i de la Marina mercant.

El successor de Mr. Bouisson, té 43 anys, és advocat i representa a la Cambra el districte de Blaye des de 1902.

NAUFRAGIS I ACCIDENTS

Vapor encallat

El diumenge, dia 1^r de juny, a la matinada, a unes dues milles a l'O. del far del Llobregat encallà el vapor norueg *Bjerda*, de 700 tones de registre, que es dirigia al nostre port amb un carregament de nou centes tones de carbó anglès.

En fer-se clar es va presentar un oficial del dit vapor a la torre dels pràctics sollicitant del pràctic de guàrdia que fos auxiliat ràpidament, puix el vapor es trobava en una situació perillosa, a través a la costa en mig d'uns colls.

Hi anaren els remolcadors *Montserrat* i *Cataluña*. Arribats al lloc del vapor, es feren els treballs de sondeig, podent donar-se compte que el vaixell surava una mica per la part de popa. Els remolcadors començaren els treballs de salvament i poc després de migdia, en veure que, si bé s'havia mogut una mica el vapor, no podien deixar-lo surant, es retirà el remolcador *Montserrat* per a fer carbó i embarcar un intèrpret que es posés en relació amb la tripulació del vapor.

Tornat allí el *Montserrat*, continuaren els remolcadors les proves de salvament i en tota la tarda no fou possible treure'l, deixant-se per a continuar els treballs.

Aquests prosseguiren durant quatre o cinc dies i després d'haver-se descarregat bona part del carbó, el vapor quedà flotant, sortint sense novetat amb l'ajuda d'un remolcador.

Vapor enfonsat

En viatge de Marsella a Barcelona, el vapor *Dick* ex *Tarira*, de la matrícula de Bilbao, topà amb una roca, esberlant-se i anant a fons.

La tripulació se salvà, éssent recollida pel vapor *Hèrcules*, que la portà a Barcelona.

LES DRASSANES

BILBAO

A les drassanes de la Constructora Naval ha tingut lloc el llançament dels vapors *Saura* i *Felguera*, d'iguals característiques i construïts per a la Companyia Duro-Felguera.

Les característiques són: Eslora, 34 metres; mànega, 12'18; puntal, 7'05; calat, 19 peus; càrrega, 3,550 tones.

—A les drassanes de la Euzkalduna s'intentà el llançament del vapor *Guillen S. Sofolla*, destinat a la Companyia Transmediterrània.

El vapor no pogué entrar a l'aigua per dificultats sorgides.

—A les drassanes de Cadagua ha tingut lloc el llançament del primer vaixell de ciment armat. Les característiques són: Eslora, 3'6; mànega, 6'80; puntal, 3'55; desplaçament, 650 tones; motor de 130 cavalls.

CORUNYA

Ha estat llançat el pailebot de tres pals *Antonio Raso*, construït completament en aquelles drassanes.

CÁDIZ

S'ha fet el llançament del vapor *Ophir*, amb tota facilitat.

Aviat es farà el llançament d'un altre vapor de 650 tones.

VARIA

L'estudi del Mediterrani

Una comissió presidida per don Odon de Buen, director de l'Institut Espanyol d'Oceanografia, ha estat designada per a canviar impressions amb una delegació igual d'Itàlia, referents a l'estudi científic del Mediterrani.

Les dues comissions es reuniran a Roma pel mes d'octubre.

Un viatge

Ha arribat d'Anglaterra el nostre amic En Francesc Alegret, inspector de la casa Mumbrú i director dels tallers de aparellacions Alegret i Horta. Motivà el seu viatge la compra del vapor *Ramón Mumbrú*, i la d'alguns aparells destinats als dits tallers de aparellacions de vaixells, entre ells la d'una màquina elèctrica per a soldar calderes, únic exemplar existent a Barcelona.

LA UNIVERSAL

AGENCIA DE DUANES I TRANSPORTS MARIAN LLUCH

Princesa, 44. - BARCELONA

Cases en Port-Bou i en Cerbère

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.

EFECTES 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

MOTORS MARINS "WOLVERINE"

AGENCIA GENERAL I TECNICA

MOTORA NAVAL IBERO AMERICANA

Rambla del Centre, 7

BARCELONA

Telèfon 1180 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

P. GALLASTEGUI, s. en c.

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

Carrer de la Mercè, núm. 17 - BARCELONA

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

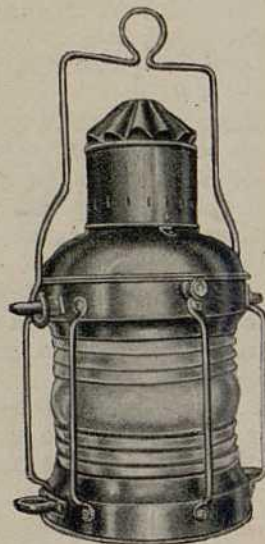
Passeig Colom, 2 i Mercè, 44 - Telèfon 2826 A. - Sucursal: Mercè, 7

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



BITACORAS

FANALS MARITIMS

**TELEGRAFS
MÀQUINA**

**APARIACIONS
A BORD**

**E. i F. PASCUAL
MONTURIOL**

**RONDA SANT PAU, 39
BARCELONA**

ANTIGA CASA HOMS

Mobles de tots estils i classes - La millor exposició de Barcelona
Veritables preus de fàbrica

ANTIGA CASA HOMS - PELAYO, 50

Tenim el gust d'assabentar als nostres amics i clients, que ens ho
tenien demanat, que ja havem rebut la primera remesa de

Cables d'Acer Anglesos

JORDI & IMBERT - Làuria, 19 - BARCELONA