CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I — BARCELONA 10 DE AGOST DE 1919 — NÚM. 19

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

LA COMPRA DE VAPORS

Els judicis que mantes vegades havíem fet en el sentit de que els naviliers espanyols adquiririen tonellatge tan bon punt fossin possibles les contractacions, es compleixen de manera molt afalagadora. Avui ja són tal vegada més de vint els vapors estrangers que en pocs mesos han entrat en posessió de naviliers espanyols. Si les adquisicions fossin menys dificultoses de com ho són ara, a ben segur que el tonellatge comprat seria superior. Però ara per ara els naviliers han de procedir amb tota cautela, puix hi han moltes raons per a no procedir sense una limitació. Els preus que assoleixen els vapors són molt elevats i no havent-hi més que un marge de dos o tres anys perquè aquests preus baixin, els naviliers no faran més ara que proporcionar-se els vaixells que considerin indispensables per a mantenir els serveis que presten, anant després, quan la normalitat ho aconselli, a l'adquisició de flotes majors que siguin suficients per a prestar els serveis necessaris al país.

Espanya, com es pot veure per l'estadística que en aquest mateix número publiquem, compta amb un tonellatge molt reduït, el qual no pot obsorbir ni de la meitat el tràfec marítim que necessitem. Amb la guerra hem perdut encara 175 mil tones, i aquestes solament seran recuperades amb les adquisicions que es puguin fer a l'estranger. Per anar a l'augment de la flota en la mida que Espanya necessita, ¿quina és l'actitud que hauria d'observar-se tant per part del Poder públic com dels elements marítims? No cal deixar de compte que l'augment del tonellatge és una qüestió que urgeix i que hauria de quedar resolta en un espai de dos o tres anys, amb l'objecte de no anar endarrera amb els altres països debilitats de marina mercant, com França i Itàlia, especialment, els quals es preparen per a aconseguir la posició que necessiten, el primer amb un tonellatge de cinc milions i el segon amb un altre encara major.

A aquestes hores hauria d'haver-se nomenat ja la Comissió encarregada de fer un estudi del tonellatge que Espanya necessita i aquesta Comissió, d'acord amb el Govern, presentar el projecte d'adquisició d'aquest tonellatge, mitjançant contractes a totes les drassanes espanyoles i altres a l'estranger. Al mateix temps que s'intensificaria i es protegiria l'indústria naval espanyola, es conseguiria el tonellatge que necessitem.

El Govern hauria d'intervenir com a comprador en aquestes contractes, arribant allí on no podrien arribar per si sols els naviliers. Amb aquesta ajuda aquests rebrien els vapors que volguessin adquirir, fent-los efectius en dues etapes, de la segona de les quals en sortiria fiador l'Estat.

Així és com ho ha resolt ara mateix França i és molt dolorós que aquí no hi hagi encara el més petit indici de que es vagi per aquest camí. En una de les darreres sessions del Parlament, un diputat preguntà al ministre d'Estat sobre les gestions que s'havien fet prop d'Alemanya per a que aquesta ens abonés els perjudicis causats amb la guerra submarina. El ministre contestà que fins ara no havia estat possible realitzar cap gestió, perquè la pau no era firmada, però que aviat seria nomenada una comissió de diputats i de naviliers per a estudiar l'assumpte.

Aquesta podria ésser una oportunitat que els naviliers no haurien de deixar perdre, enfocant amb tota energia el problema. Seria l'ocasió per a obtenir totes aquelles mides de protecció a la marina que les circumstàncies aconsellen, com són perdó de drets d'abanderament, primes a la construcció del país, etc., etc.

Que es convencin tots que els esforços individuals no ens duran plenament al resultat convenient, o almenys no l'assolirem amb la rapidesa que ens el faria molt més productiu.

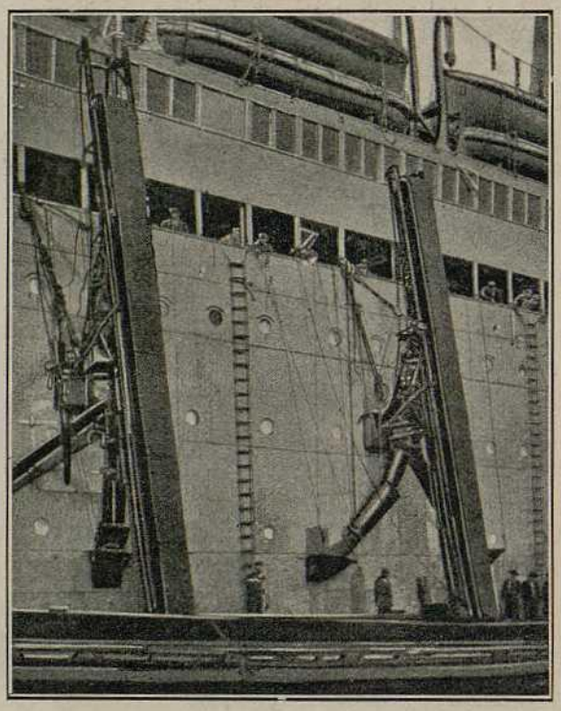
Cal meditar sobre aquestes qüestions transcendentals, única manera de despullar-nos de la dependència estrangera que fins ara ha estat absoluta. I els naviliers, tots els elements marítims, haurien d'ésser els primers en presentar solucions i pugnar perquè arribessin a la pràctica.

R.

MODERNS APARELLS PER A CARREGAR CARBÓ

La càrrega del carbó és un problema de gran importància dintre les operacions dels vaixells. Un dels aspectes principals d'aquestes és el referent al temps que es necessita per a carregar el carbó. El valor que representa mantenir el vaixell parat tant si és al moll com si és al mar, és tan considerable, que ha de reduir-se sense contemplacions tot allò que signifiqui un retràs injustificat.

Les dificultats o les facilitats d'aquesta operació, varien segons els ports o llocs de càrrega i les condicions i dimensions dels vaixells. Les diverses alçades dels molls adaptades a les condicions dels diferents mars, influeixen en l'execució d'aquesta tasca com també n'és un fact r importantíssim l'objectiu

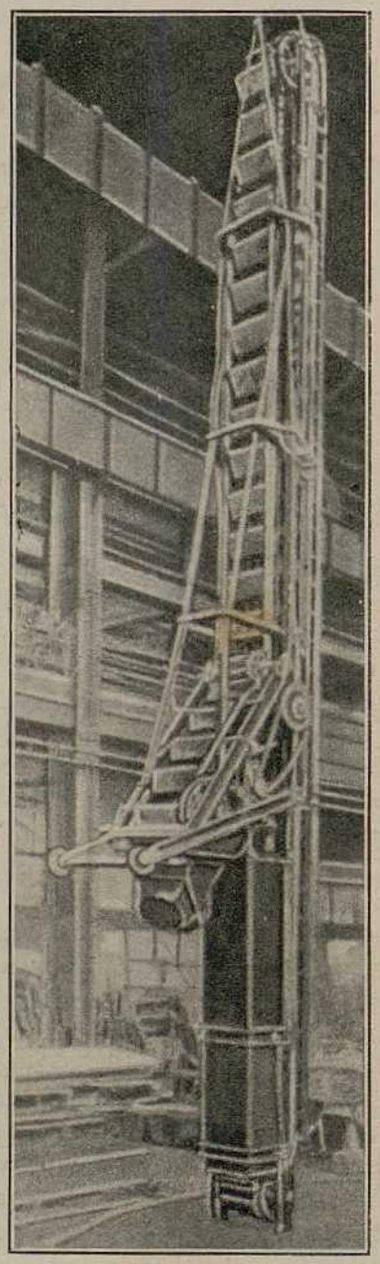


L'aparell elevador del carbó, junt amb els dos tubus que el llancen a les carboneres

del vaixell. Si aquest no té altra missió que la de transportar carbó, pot realitzar l'operació amb molt més aventatge que no pas un vaixell de passatge i càrrega, en el qual l'operació de carregar carbó, essent absolutament necessària, ha de venir gairebé supeditada a les altres operacions base del tràfec al qual es dedica.

De totes maneres, l'estalvi de temps és cosa que ha de tenir-se sempre en consideració i a la resolució d'aquest problema s'han dedicat molts esforços.

Un dels sistemes usats és el dels conductes elevadors. El carbó es porta en barcasses als costats del vaixell, que pot carregar o descarregar altres carregaments mentre pren el carbó. Per aquests conductes elevadors el carbó és dragat de les barcasses i elevat a les portelles de les carboneres, on és rebut per un impulsor instal·lat a la carbonera que el reparteix convenientment. L'ajuda de l'impulsador o distribuïdor no és essencial per quant la distribució pot fer-se a mà, com tampoc és necessari que tot el



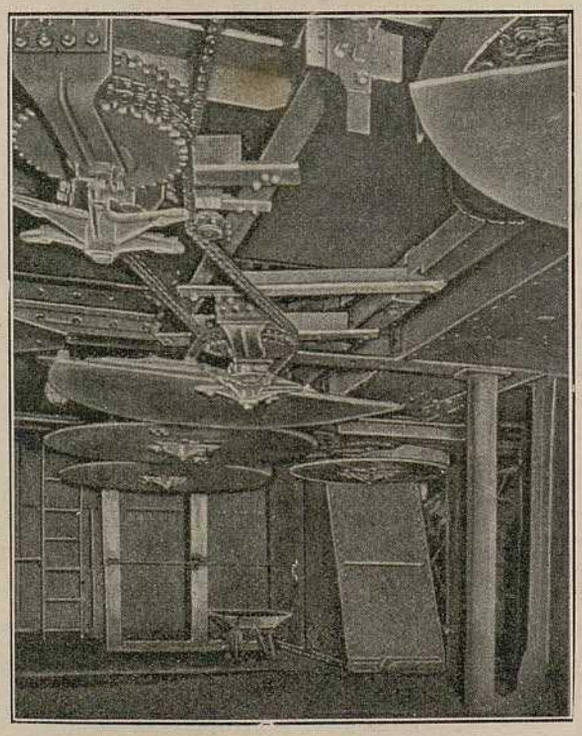
L'aparell elevador del carbó

carbó passi per la mateixa portella, sinó que es pot dividir el corrent en dues branques i utilitzar dues portelles.

Aquest aparell conductor té un cap triangular que es conecta a un costat del vaixell i resta així durant l'operació. En aquest cap ve un motor elèctric que posa en moviment l'aparell; l'encarregat de fer-lo

funcionar pot collocar-se a coberta: un home sol és suficient. El corrent elèctric pot pendre's del vaixell mateix o bé d'una instal·lació del moll. Un llarg marc a caixó escorredís que conté el mecanisme elevador, va fixat al cap triangular. Aquest suport pot ésser hissat o abaixat en relació al cap segons convingui; per conseqüent no és necessari modificar la situació del cap perquè el marc ha d'ésser abaixat segons minvi el nivell del carbó de la barcassa o bé ha d'alçar-se quan la buida hagi d'ésser substituïda per una de carregada. A cada extrem del marc hi ha una roda en la qual va montada una cadena que porta uns dipòsits, com els de les dragues. Quan el motor funciona en un sentit fa moure la cadena dels dipòsits i quan opera en sentit contrari fa pujar o baixar el bastiment en conjunt. Unes grapes collades als costats subjecten el bastiment a l'alçada que es vol, mentre el motor està parat per a efectuar el canvi de posició. El bastiment es pot alçar o abaixar de mica en mica pel canvi de barcassa o per buidar-la del tot. L'operador de coberta pot parar l'elevador i hissar el bastiment. Els moviments de les barcasses són vigilats i dirigits per operaris.

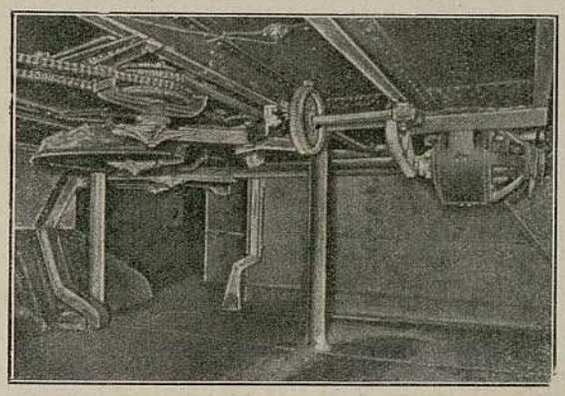
L'aparell, com ja hem dit més amunt, pot bifurcar-se en dues branques, disposició molt convenient quan la distribució del carbó a la carbonera ha de fer-se a mà, puix quan l'elevador funciona amb un sol broc, és tan seguit i ferm el raig que cau a l'interior que difícilment els homes donen l'abast per a



L'aparell col·locat dins les carboneres i que distribueix el carbó

impedir que es formi un munt que arribi a obturar la portella. No obstant, cada branca porta un obturador que funciona independentment i que serveix per a inutilitzar durant el temps que convingui l'una o l'altra branca. Això és molt convenient quan es tracta de carboneres que l'una és més petita que l'altra o bé quan per necessitats de la maniobra convé tancar una portella accidentalment.

L'aparell distribuïdor intal·lat a l'interior obra independentment de l'elevador i funciona amb força elèctrica. Consisteix en un número de discs horizontals instal·lats paral·lelament al sostre de la carbonera, que reben el carbó que cau per les portelles i el distribueixen automàticament. Aquests discs es mouen



Una altra vista de l'aparell distribuïdor del carbó

tots alhora mitjançant una transmissió de cadena i són tangents entre ells formant una renglera de la llargada del sostre. El carbó passa de l'un a l'altre fins que la carbonera és plena del tot.

Generalment no comencen de funcionar fins que són plens els més pròxims a l'obertura d'entrada. El pas d'un disc a l'altre es fa per uns braços en forma d'espiral. Quan els discs es posen en moviment, el carbó que cau ordenadament va formant una pila i quan aquesta toca al disc corresponent, l'espiral desviador fa passar el carbó que entra al disc immediat i així successivament fins que la carbonera és plena.

Amb aquest nou sistema es poden distribuir 150 tones per hora.

PRIMER, SÍ; DESPRÉS, NO

El nou ministre de Foment ha dit que mentre ocuparia el càrrec no permetrà la venda de cap vapor, havent ja denegat dues peticions. Trobem molt bé l'actitud del ministre de Foment, però és el cas que la prohibició de venda, segons les seves paraules, afectava també als velers, oposant-se això al R. D. fa poc dictat per l'Ossorio i Gallardo, concedint permís de venda de velers menors de 500 tones, amb el fi de donar treball a les nombroses drassanes que s'han muntat per les costes espanyoles.

El nou ministre de Foment devia reflexionar un xic sobre les paraules que va dir, i al cap d'uns dies ha sortit amb un nou R. D. que ve a ésser un terme mig de l'anterior. No prohibeix en absolut la venda de velers, però sí tots aquells que vagin proveïts de motor auxiliar.

REVISTA DE NÒLITS

Dels Mercats de Carbó

Els americans aprofiten l'oportunitat per a ells, del caos que atravessa l'explotació del carbó en les diferents regions productores de l'Anglaterra, per a crear-se a Europa mercats que no posseïen en absolut. Són els mateixos proveïdors anglesos els qui, ben a disgust seu i a fi de veure aixuts els dipòsits que tenen establerts en les estacions de carboneig escampades pel món, es veuen en la necessitat de recórrer a Nord Amèrica pel seu proveïment.

Els importadors francesos han concertat ja l'adquisició de 100,000 tones de carbó americà a entregar en tot el que resta d'any i estan en negociacions per a l'adquisició de 500,000 tones més per a quan s'hagi complert la primera contracta. També els italians, per la seva part, estan en negociacions per a la importació de combustible de la mateixa procedència. I també a Itàlia, es diu que agents alemanys estan gestionant el futur proveïment d'aquella nació a preus bastant més inferiors als del carbó anglès i nord-americà.

A les greus dificultats creades als mercats britànics, pel fet de la situació anormal en que es troben a causa del sens fi de vagues que s'hi venen succeint així com pels actes reprobables de sabotatge comesos especialment en el districte de Yorkshire i per l'important disminució de producció que principalment la disminució de les hores de treball ha originat, s'hi ha vingut a afegir darrerament l'augment de sis s. en el cost de la tona de carbó.

Estem presenciant actualment com la nació que, per favor de la naturalesa i per la seva situació geogràfica, es troba en les millors condicions per a ésser la primera proveïdora de combustible, com ho ha estat fins al present, veu neutralitzades i anulades per l'acció dels homes les esplèndides condicions naturals.

Un altre dels motius d'inferioritat en que es troba Anglaterra en relació amb els Estats Units, és el de que l'explotació intensa de les mines que aquests posseeixen és efectuada amb utillatge moderníssim que per si sol produeix major rendiment que l'utilitzat anys enrera, cosa que contribueix extraordinàriament en la gran desproporció que es nota en la producció comparada, per home, en els dos països; es calcula que en l'any 1918, el miner ianqui produí en promig unes 901 tones, mentre que el britànic en produí solament unes 294.

La producció mensual de l'Anglaterra en 1914, era d'uns 24 milions de tones i la de l'any 1918, fou de uns 19 milions, i la d'aquest any serà més inferior.

La recent disposició de les autoritats angleses, prohibint temporalment l'exportació de carbó i en especial per a les nacions neutrals, ha vingut a agreujar la situació del mercat en son aspecte general. A fi d'assegurar l'abastament de les necessitats nacionals, el Govern britànic ha pres aquella determinació i és conseqüència d'ella el fet de registrar-se poques operacions d'un temps en aquesta part.

Per a Espanya s'ha cotitzat darrerament 52 s. 6 d. Cardiff-Barcelona; també pel mateix port s'ha fet a 54 s. i per a Bilbao a 50 s.

Virtualment sospeses les operacions amb Espanya, sobre aquells nòlits que de fet resulten convencionals, és inútil fer-hi consideracions.

El mercat d'Astúries segueix igual, mantenint-se els nòlits entre 40 i 45 pessetes.

En quant als dels Estats Units, entre els darrers coneguts no n'hi ha cap per a Espanya.

Norfolk—Anvers o Rotterdam, s'ha contractat a 22 i mig dòlars i el mateix per a l'Atlàntic francès i per a Lisboa. Per a Marsella i Gènova a 26 i mig dòlars.

Cereals

El mercat de l'Argentina atravessa un període d'expectació. Es generalitzada la creença allí de que els nòlits en general han d'experimentar baixes d'importància i per aquests motius no són abundants les operacions.

Per a en breu s'espera activitat de transaccions amb Hamburg i altres ports alemanys i també amb Trieste i Fiume.

Els nòlits es mantenen en el nivell ja conegut. Per a Barcelona s'ha contractat darrerament a 250 pessetes. Per a Anvers 200 s. i per a Anglaterra, noliejament lliure entre 215 s. i 235 s. Els transports intervinguts continuen a 62 s. 6 d.

Mineral

Les dificultats que atravessa el mercat de carbó, repercuteixen sensiblement en el de mineral. En el mercat hi manca el tonellatge dels vapors que combinen amb el transport de carbó, un retorn de mineral. Malgrat aquesta manca de tonellatge, els nòlits no han sofert sensibles alteracions.

Amb l'abundància de capacitat de transport que especialment en virtut de les disposicions preses pel Govern anglès, hi hagué temps enrera, es produí un descens, d'importància en alguna d'elles, en les cotitzacions. Semblava que repetint-se la manca de tonellatge en el mercat, els nòlits tornarien a pujar, però no ha estat així, i és que els importadors anglesos posseeixen ara bons stocs i no tenen pressa per a noves importacions.

Les últimes cotitzacions conegudes són:

València Glasgow, 24 s.; Cartagena-Middlesbro, 29 s.; Almeria-Newport, 23 s., 6 d. i per a Barrow 20 s.; Melilla-Glasgow, 21 s.; Santander-Tyne, 25 s. i Bilbao-Cardiff 18 s. 6 d.

General i per viatge

Poques variacions en aquest mercat.

Per a Espanya a penes cap operació. L'únic noliejament de que tenim notícia en aquests dies és Nova Iork a Bilbao i Burdeus a 33 dòlars, net form.

Altres cotitzacions del mercat són:

Saigon-França 220 s.; Costa Madras a Marsella 260 s.; Bombay-Marsella 230 s. tona de pes mort.

Java-Amsterdam 280 s. pes mort; a Anglaterra 280 s. i pel Mediterrani a 300 s. tona pes mort.

Time Charter

Com en altres mercats, no s'han experimentat tampoc en aquest grans fluctuacions.

Per més que el tonellatge és més escàs que temps enrera, continuen en bon nombre els noliejaments a temps.

Són principalment les empreses que tenen serveis regulars establerts o bé a reanudar les noliejadores. La majoria d'elles per una circumstància o per altra, es troben amb manca de tonellatge propi per a atendre a llurs necessitats i es veuen en la precisió de recórrer a l'estranger.

Entre noliejants i armadors anglesos, segueixen fent-se operacions per a plaços d'un a tres anys, al voltant de 25 s. Especialment a Cardiff hi ha hagut demanda de capital per a l'adquisició de vapors a l'objecte de noliejar-los a temps, en qual operació hi xifren sos armadors bons beneficis. Es calcula en més d'un centenar els vaixells adquirits en poques setmanes per les Companyies de Cardiff, la majoria de les quals són de rescent constitució.

S'han contractat vaixells neutrals a nòlits bastant més alts que el de 25 s. Per a sis mesos i tràfec general s'ha contractat a 42 s. 6 d. vaixell neutral, i un noruec de 7,000 tones ho ha estat a 37 s. 6 s.

Han estat fixats 40 s. per a varis vapors japonesos i per a sis mesos.

Els americans contracten tonellatge que el paguen entre 40 s. i 42 s. 6 d., segons la durada de la contracta.

VARIA

Factories de Malgrat

Sota aquest títol ha quedat constituïda una societat anònima, integrada per don Joan Miró i Trepat i altres elements, els quals s'han fet càrrec de les dràssanes de Malgrat per a la construcció de vaixells de formigó armat, les quals fins ara anaven per compte de l'entitat «Construccions i Paviments».

Compra de vapors

◇ La casa naviliera de don Domènec Mumbrú està a punt de pendre una volada important, puix sembla que ja té comprats a Anglaterra tres nous vapors de set mil tones cadascun, demés del ja comprat recentment.

També hi ha gestions entaulades per a la compra d'un vapor de deu mil tones.

◇ Els senyors Park i Witty, de la Companyia Naviliera Espanyola, es troben actualment a Anglaterra i pensen efectuar la compra de dos o tres vapors.

◇ Darrerament varis naviliers bilbaïns han adquirit tres vapors anglesos, un de 7,000 tones i els altres dos de 3,000 a 4,000.

◇ L'armador de Santander don Angel Pérez Eizaguirre, ha adquirit a Anglaterra un vapor construït fa poc al Canadà i que desplaça 8,800 tones. Es de turbines, i comptarà amb tots els avenços de la indústria naval.

La seva velocitat serà d'onze milles i mitja.

Portarà per nom aquest vapor *Alfonso Pérez*.

Actualment fa el primer viatge d'Amèrica a Anglaterra, i quan arribi, se'n farà càrrec el nou armador.

L'*Alfonso Pérez* serà el vapor de càrrega més gran d'Espanya.

LA EVOLUCIÓ EN LA MAQUINARIA MARÍTIMA

Actualment s'estan assajant considerables millores en els enginys propulsors dels vaixells. La «United States Navy», després d'acurats experiments amb diferents tipus de motors, ha decidit equipar els grans vaixells de guerra i els creuers ràpids amb turbines i motors elèctrics en comptes de màquines. Molts transatlàntics i gran transports també han estat dotats amb motors elèctrics i turbines i és molt possible que aquests sistemes de propulsió siguin aplicats abans de gaire, d'una manera sistemàtica a totes les millors classes de vaixells. L'eficiència d'un bon acoblament de turbines és aproximadament del 94'5 % i la dels millors models de motors elèctrics de 93 per cent. L'ús dels motors elèctrics implica un petit augment de cost, però en canvi té molts aventatges pràctics en comparança amb qualsevol altre sistema propulsor.

Raports anglesos constaten l'èxit que han obtingut els aparells marítims de propulsió de raig d'aigua amb pressió. Moltes autoritats han advocat fermament per l'ús de les bombes centrífugues per a la propulsió dels vaixells. Aquesta mena d'enginys són l'ideal del motor, però fins ara en la majoria de provatures realitzades el raig d'aigua fou massa petit. Per a que el raig pugui donar l'impuls suficient per a moure un gran cos, cal una gran columna d'aigua bombada a extraordinària velocitat.

Hebert A. Humphrey, de Londres, ha inventat una bomba que reuneix totes les condicions necessàries per a que el raig d'aigua tingui la força suficient i els vaixells que les han utilitzat han obtingut notables resultats.

El motor marítim «Humphrey» és una senzilla combinació de dos tubus d'acer fos, en els quals una mixtura de gas explota contra la superficie de l'aigua: en conjunt és una bomba de gas que usa l'aigua per pistó. Dues d'aquestes bombes empenyen l'aigua del mar presa des dels costats del vaixell a una cambra d'aire, des de la qual un fort corrent és projectat a la popa. Aquest doll d'aigua que surt amb gran pressió, empeny el vaixell endavant sense gens de vibració.

William J. Still ha imaginat un motor marítim que promet ésser una gran millora dels motors Diesel. El motor Still s'assembla al Diesel; però l'aigua calenta que ve de la camisa és presa i tornada a escalfar pel gas o vapor que ja ha servit, que s'utilitza per a donar la segona pistonada.

Aquest motor, doncs, és una combinació de gas i vapor. Una pistonada és produïda per l'expansió del gas i la següent per la del vapor.

S'ha demostrat que un motor marítim, treballant en aquestes condicions, consum 2,000 tones menys de combustible en una doble jornada d'un miler d'hores. Es evident que som a una era d'evolució de l'enginyeria naval. El motor marí futur promet ésser molt simple, més eficient i més econòmic que la màquina de vapor de triple expansió, i la qual cosa implicarà una considerable reducció en el cost dels transports marítims.

LA MARINA CATALANA HISTÒRICA

L'elogi i la importància de la nostra marina històrica, durant el temps del major esplendor, el trobem ja fet, millor del que el podríem fer nosaltres, puix que és forjat per propis i estranys d'aquell temps.

Els grans serveis prestats per la marina de Catalunya són reconeguts públicament pels reis d'Aragó en llurs documents; pels escriptors italians contemporanis en llurs cròniques, i pels historiadors propis i forasters.

En Jaume I, deia: «que no podia deixar de tenir presents els molts i graciosos serveis que d'ells (els barcelonins) havia rebut per a la conquesta de Mallorca, així per haver-lo assistit amb sos propis vaixells com per haver-li facilitat auxilis i socors (1). En la seva crònica, repetides vegades el gran rei parla dels catalans i de Catalunya com «el més noble regne d'Espanya.»

Zurita atribueix a Pere el Gran les paraules dirigides als catalans: «De todo hemos salido bien con vuestro valor y consejo: y los trabajos que habéis padecido, no los creerá quien no los haya visto.» (2).

Jaume II concedeix als barcelonins el lliure comerç de Sicília en consideració als serveis marítims que li havien fet en altres temps i li estaven fent (3).

Montaner atribueix a Pere el Gran les instruccions a Roger de Llúria, segons les quals totes les naus llatines o italianes portessin un còmit català i un altre llatí i que tots els ballesters fossin catalans i que quan tractà d'entornar-se'n a Aragó, amb el perill de passar per mars de sos enemics, volgué solament quatre galeres, totes de gent escollida catalana (4).

Nicolau Specialis, escriptor sicilià d'aquells temps, atribueix al mateix rei les següents paraules dirigides al dit almirall abans de la batalla de Roses: «sens dubte no ignores quant fàcil sia a catalans i sicilians triomfar en els combats navals dels provençals i francesos.» (5).

Joan I reconeix que dels serveis fets per Barcelona a ells i a sos progenitors depengué l'engrandiment de la corona d'Aragó (6).

Però cap rei com Martí l'Humà féu un elogi tan gran de Catalunya, en son discurs fet a les Corts de Perpinyà, enumerant tots els serveis per ella prestats a la casa d'Aragó.

Ferran el Catòlic reconeix també en varis privilegis que, lliberals i constants, els barcelonins, en adversa i pròspera fortuna, li havien prestat grans serveis per mar a ell i a sos antecessors, dilatant i augmentant la corona d'Aragó, i que Barcelona era nomenada pel món com la primera i principal ciutat.

Bizaro posa en paral·lel el poder naval de Gènova en son apogeu amb el de Catalunya; el Dominicà anònim que predicava la creuada l'any 1332 a França, en temps de Felip de Valois, diu a aquest rei que per a l'empresa no deu comptar més que amb les naus dels catalans i les dels genovesos, perquè les demés nacions «serien de molt poc efecte»; Pere Cyrineo, historiador contemporani de la guerra de Còrcega, en temps d'Alfons V, atribueix a un capità de galeres genovès l'opinió de que «si no acudeixen a Còrcega sofriran els genovesos el dolor de veure's incorporats a Catalunya.» (7).

Mateu Villani, historiador florentí del segle XIV, diu dels catalans que eren «*valenti uomini e grandi maestri di baratti* (*combats*) *del mare.*» (8). Pere Azario Novariense, historiador dels princeps de Milan, del mateix segle, diu que Venècia va sollicitar l'auxili de Pere IV d'Aragó «considerant la grandesa, número i excel·lència de les naus dels catalans, gent la més experimentada i hàbil en la mar» (9). Tristany Caraccioli, historiador del segle XV, elogia l'elecció d'Alfons V com protector de Nàpols perquè «tenia en llurs regnats (d'Aragó) tals soldats i remers, que no era possible trobar-los en altre país tan preparats contra l'enemic, tan experimentats en les tempestats, ni tan sòlidament instruïts en la ciència naval.»

Altre analista de Gènova del segle XIV atribueix les guerres de sa pàtria amb els catalans «a les gelosies mercantils i a la rivalitat forçosa entre dues nacions que es disputaven la mar amb igual perícia i disciplina.

Zurita fa notar que: «la ballestería catalana que llamaban de tabla... era la mejor que hubo en aquellos tiempos; y éstos (ballesters) eran los que vencieron muy grandes batallas por mar, en las cuales se señalaron los catalanes sobre todas las otras naciones.»

La aptitud per a les coses de mar dels catalans es troba llargament comentada pels escriptors o viatgers dels finals dels segles XV i XV, fins arribar a En Capmany, que amb un paral·lel que estableix entre la marina catalana dels segles XII al XV i totes les seves contemporànies d'Europa, dedueix com absoluta la superioritat dels catalans en la mar en aquests quatre segles, i en paral·lels especials estableix als mariners catalans «superiores a los reyes de Nápoles, rivales de Venecia, Génova y Pisa, superiores a los reyes de Francia, superiores también a los de Inglaterra, superiores a los de Portugal y superiores a los príncipes del Norte.»

F. CONDEMINAS MASCARÓ

(1) Campmany: Volum II, col. dip.—Doc. n.º V.

(2) Zurita: *Anales de Aragón.*—Lib. XIII, cap. 45.

(3) Campmany.—Col. dip., t. II.

(4) Muntaner: *Crónica*, cap. 76.

(5) Nicolau Epecialis. — *Lib. rerum. sicul.* -- Ap. Murat, t. X, pàgina 994.

(6) Capmany: *Memòries*:—T. II.

(7) Petrus Cyrneus: *De Rebus Corsicio.*—Ap. Murat, títol 24.

(8) Vallani: *Historia Universal*, llib. VII, cap. 73.

(9) T. Caracciolo: *Opúsculo*, Hist. ap. Murat, tít. 22.

LA JORNADA DE VUIT HORES A BORD DELS VAIXELLS FRANCESOS

Afegint al que ja hem publicat, donem avui una altra opinió respecte la possibilitat de que regeixi a França la jornada de vuit hores a bord dels vaixells.

La Comissió de la Marina mercant al Senat francès encarregà a M. Raymond Leygue el presentar un report sobre el projecte establint la jornada de vuit hores per a la gent de mar. M. Leygue, adopta com a conclusió les disposicions votades per la Cambra de diputats però fa reserves importants i greus que contenen crítiques severes pels que han près la iniciativa. Estableix en primer lloc la diferenciació entre el que fa referència al treball en la indústria i el treball en la navegació.

«La durada de vuit hores per dia pel treball de les indústries a terra es comprèn, declara; el treball segueix durant les vuit hores de manera regular, sense altres accidents que els que impensadament poden esdevenir-se. L'obrer no treballant més que vuit hores pot posar tota la seva atenció a la tasca, procurant augmentar la producció. Finides les vuit hores, la fàbrica és tancada o, si es tracta d'una indústria el treball de la qual sigui continuat, altre personal relleva el que plega. Si hi ha obrers que manquen degut a malaltia, altres obrers temporers poden completar els equips. L'obra es desenrotlla sota un programa ordenat i previst.

«Succeeix el mateix en els treballs de mar, que no són d'activitat contínua, en els quals les coses imprevistes és la norma; l'accident la costum; en els quals els interessos materials no són els únics compromesos, sinó que també la vida de moltes persones; en els quals una maniobra executada massa tard o per un nombre insuficient de persones pot comprometre l'existència del vaixell i del seu carregament; en els quals l'allunyanament de la terra no permet reemplaçar l'home malalt o ferit?»

El que més critica M. Leygue als iniciadors del projecte és el no fer distinció entre el personal navegant com ho fa la llei francesa de 1907, regulant les condicions del treball a bord.

«Deixem a una banda, afegeix, el personal del servei general del vaixell, que és un personal domèstic, més similar al de la indústria hotelera que al personal marítim. Diguem només que el seu nombre haurà d'ésser augmentat en els vaixells de passatge. Però quant al personal de pont i de màquina les dificultats es presenten nombroses.

»En primer lloc, tant el personal de coberta com el de màquina, hauran de treballar a tres guàrdies, sigui el que es vulgui el tonellatge del vaixell.

»Això serà una càrrega molt onerosa per l'armament, el qual es veurà obligat, en la major part dels casos, a augmentar en una tercera part el personal.

»¿Com es regiran els vaixells de gran cabotatge que naveguen sempre de nit per arribar de dia a port?

»Com s'aplicarà la llei a les flotes de pesca? El bacallà i la sardina ignoren la llei de vuit hores; quan el bacallà pica, quan el banc de sardina es presenta, tota la tripulació ha d'ésser al seu lloc.

»¿Com serà comptat el temps passat per les tripulacions als llocs d'apariació i en els d'atrac?»

Contràriament a l'almirall Bienaimé, M. Raymond Leygue estima que el Govern ha obrat bé al no regular per decrets legislatius tots els detalls de l'aplicació de la llei. Lamenta vivament, però, que en el projecte no s'hagi mantingut la disposició inscrita en la llei de 1907, a saber: que el capità del vaixell és el jutge que ha de determinar quan les circumstàncies o la seguretat del vaixell o carregament ho requereixen la regularització del treball i exigir del personal a les seves ordres un esforç suplementari.

¿Quines seran pels armadors les conseqüències de la reforma?»

M. Raymond Leygue respon:

«La reforma imposarà càrregues molt feixugues als nostres armadors i els posarà en front de llurs concurrents estrangers en una situació difícil. Avui el nostre tonellatge no dóna l'abast a les nostres necessitats i no som pessimistes al dir que des d'aquest punt de mira la situació és crítica. Mancats de material, no podem atendre ni a la totalitat del nostre tràfec nacional. ¿Conservarem el que encara ens queda si de resultes de l'aplicació de la jornada de vuit hores la taxa dels nòlits francesos augmenta en tals proporcions que el nostre comerç no pugui utilitzar-lo?»

«Certament que a la Cambra francesa s'ha parlat de la necessitat d'un acord internacional. Però això no és més que una esperança. S'ha parlat de primes a concedir als armadors com a compensació de les càrregues de la nova llei. ¿Permet la situació financiera de França semblants lliberalitats?»

«La Comissió, afegeix M. Leygue, insisteix enèrgicament perquè una legislació internacional imposi el mateix regisme a totes les flotes, però a pesar d'això, ha de preguntar-se si correspon a la França agotada, privada de més de la meitat del seu tonellatge d'abans de la guerra, el pendre la iniciativa d'una semblant reforma i si no hauria estat millor esperar que l'exemple vingués dels països que no havent estat invadits han pogut reemplaçar llurs pèrdues o crearse una flota mercant.»

No és estrany, en la vida privada, el veure els menys sortosos mostrar-se els més generosos; però en la lluita econòmica internacional, semblant actitud pot ésser senyalada, quan menys, com a imprevisió. Estem persuadits de que si el Govern francés hagués mostrat enèrgicament a les organitzacions marítimes el que representava per al país una llei semblant, no hauria estat vana una crida a llur patriotisme i a llur clarividència. Haurien comprès que exposar a la ruïna l'armament francès era al mateix temps atemptar els interessos generals de la França i a llurs propis interessos particulars»

Finex M. Leygue fent constar que els inscrits marítims frueixen des de fa molt temps a França de privilegis desconeguts per llurs companys del comerç i de la indústria. Aquests drets han de tenir en compensació certs deures. Si el Govern hagués sabut invocar aquests no haurien duptat en esperar que la qüestió de la jornada de vuit hores fos regulada per una convenció internacional.

MÉS DELS METGES ALS VAIXELLS

En diverses ocasions m'he ocupat en aquesta revista de l'actuació dels metges als vaixells, senyalant les deficiències que, el meu entendre, es noten en la nostra legislació sanitària.

La lectura, fa pocs dies, en la important publicació francesa *Revue de la Marine Marchande*, de una informació relativa al servei sanitari de la marina comercial, m'ha convençut una vegada més de que Espanya, en qüestió legislativa, sigui en el ram que es vulgui, no té res que enmatllevar als demés països. Es legisla molt i es practica poc.

Segons la informació a que m'he referit, va a reorganitzar-se a França el cos de metges per a la marina, dotant-los de facultats i elements suficients per a exercir una veritable tutoria sanitària, a fi d'evitar la importació i propagació de malalties endèmiques i epidèmiques. Espanya, des de l'any 1899, té organitzat, amb reglaments i disposicions ministerials desconegudes les més dels propis interessats, un cos de metges de la marina civil, amb moltes de les atribucions que ara s'intenta donar a França als metges dels vaixells; però el fet de que el tinguem no vol pas dir que el funcionament de l'expressat cos sigui perfecte, ja que té molts i molts defectes que en bé de la mateixa sanitat s'haurien de corretgir.

Segons el projecte francès, els metges deurien cuidar, com a representants de l'organisme oficial encarregat del servei sanitari (a Espanya la Inspecció general de Sanitat), la defensa del país contra les epidèmies o malalties contagioses que importessin els vaixells. Així mateix s'haurien de cuidar de la higiene dels vaixells tant dels passatgers i tripulants com dels vaixells mateixos i a terra inspeccionar detingudament el litoral a tot allí on hi té jurisdicció el ram de marina.

El mateix projecte diu que sols un Cos de metges triats, nomenats i pagats per l'Estat, pot ésser investit d'una missió tant complexe i delicada com la que acaba d'indicar-se.

A Espanya tenim ja admirablement organitzada i sàbiament estatuïda la Sanitat Exterior, l'Interior i el Cos de Metges de la Marina civil.

Els metges de Sanitat, tant interiors com exteriors, indubtablement han d'ésser nomenats i retribuïts per l'Estat, puix presten un servei públic i exerciten en nom de l'Estat un dret d'investigació reconegut per tots els països civilitzats.

No crec pas el mateix pel que respecta els metges als vaixells.

Els metges han d'ésser nomenats i retribuïts per l'armador, ja que ha d'ésser personal de sa completa confiança tal com els demés oficials de bord. La teoria de que el metge ha d'ésser nomenat per l'Estat per fiscalitzar l'actuació sanitària als vaixells, no pot aceptar-se, sinó acceptem aquesta teoria en tots els ordres i amb totes les seves conseqüències; també l'Estat hauria de nomenar els oficials de coberta i màquina, ja que a ells es confia la vida dels passatgers i tots els tripulants.

El que l'Estat ha de fer i *qui sap si ho fa*, és exigir que els vaixells tinguin les condicions sanitàries degudes; el que l'Estat ha de fer i *qui sap si ho fa*, és reconèixer degudament els vaixells per veure si compleixen el que hi ha legislat; si tenen el material sanitari suficient i apropiat, si les lliteres i cambres són higièniques, si al despatxar un vaixell porta excés de passatge i manca de queviures com el cas del *Valvanera*, etc. Per evitar tot això no manca pas que el metge sigui nomenat per l'Estat ¿És que el metge de la Sanitat exterior el nomena potser l'armador? ¿I no és l'Estat l'encarregat de fer els reconeixements anyals? Aquí és on l'Estat hauria d'ésser inflexible i no deixar passar gat per llebra

Si fa pocs dies que aquí a Barcelona mateix s'alarmà extraordinàriament la ciutat, amb l'arribada de vaixells infestats, que a les poques hores eren admesos a lliure descàrrega. ¿És què potser el metge de bord, sense autorització de la Sanitat Marítima, hauria pogut arriar la bandera groga?

No és necessari, no, que l'Estat tingui un representant Sanitari als vaixells; allí on ha de tenir-lo i ja el té és a les fronteres marítimes i si compleixen tots amb llur deure i d'acord amb les disposicions ministerials, no passarà, com vulgarment es diu, ni una rata.

A Espanya fa alguns mesos el Consell Superior d'Emigració tenia en estudi el nomenar metges d'emigració que embarquessin en tota expedició pagats pel Consell, si no estic equivocat, i amb tantes facultats que de fet anullava la del capità. La proposta no prosperà gràcies a la demostració que es féu de l'inoportunitat i cap aventatge que el tal nomenament implicava.

Quan el vaixell comença viatge amb emigrants, és que l'Emigració l'ha reconegut i autoritzat per a fer-ho. Aquesta autorització, *si és donada a conciència*, és la garantia més gran que poden tenir els emigrants de que seran tractats amb totes les consideracions sanitàries. Si com hem vist pràcticament, després es troba que no les reuneix, ¿de qui serà la culpa? Tothom la donarà, i amb fonament, a la Comissió que el reconegué i acceptà com a bo el que després s'ha vist era dolent.

Es fonamenta aquesta nova corrent de voler que el metge el nomeni i pagui l'Estat i no l'armador en la suposició de que si el metge està a sou de l'armador, és fàcil o al menys possible *que no vegi* els defectes sanitaris del vaixell. L'argument pot cap-girar-se i dir que si el metge està a sou de l'Estat *veurà* el què el Ministre o l'organisme oficial vulgui que es *vegi*, i posats en aquesta tessitura podrem dir que qui fa un cove fa un cistell i que també hi hauran metges que estant a sou de l'Estat, cobraran primes de l'armador.

Jo crec que no és lícit arribar a aquestes suposicions i desacreditar els metges. Jo en conec alguns i m'han comptat d'altres, que complidors de llur deure han denunciat deficiències dels vaixells en els quals naveguen, però llurs queixes no han estat ateses pels que deurien escoltar-les i no eren pas armadors els que les rebien

Si hi ha la desconfiança és impossible fer res pràctic. Si l'estat que dóna (cobrant) una patent de metge, no té confiança absoluta i cega en el qui l'opté i exerceix el càrrec, tant se val que pleguem i renunciem la sobirania, per declarar-nos súbdits d'una

EL PORT DE BARCELONA

LA SEVA INCAPACITAT ACTUAL

A pesar de l'important superfície dels molls, són en realitat molt pocs els que de manera moderna estan habilitats al nostre port per a les operacions de càrrega i descàrrega. En efecte, molls que disposin de vies fèrries i de grues modernes capasses de fer un treball d'alguna consideració, sols n'hi ha tres o quatre i d'ells sols un té una llargada que permeti descarregar al mateix temps quatre o cinc vaixells. Té via única, cosa que no permet cap maniobra sense interrompre el treball.

Tots els molls moderns, aquells que permetrien disposar de vies dobles al costat dels vaixells, n'estan sense i «provisionalment», (una instal·lació provisional que pel que es veu durarà molts anys), si han aixecat coberts tan aprop dels vaixells que dificilment permeten l'instal·lació d'una sola via. No tenen ni grues elèctriques ni cap classe de grues modernes.

No hi ha molls especialitzats per a descàrregues usuals al nostre port, com per exemple el carbó, el cotó i el blat. El primer s'ha de descarregar on se pugui per l'antiquíssim procediment de la màquineta d'abord i la carretella. El blat, per la seva descàrrega, s'ha de veure passar per una sèrie de combinacions a fi de que es pugui pesar i ensacar al mateix temps. Segurament que els caps de la construcció del nostre port no s'han pres la molèstia d'arribar-se fins a Marsella o Gènova per a veure com es fan aquestes operacions. Es varen fer els dipòsits comercials que si en el temps de llur construcció semblaven alguna cosa, avui no passen de la categoria de joguina, donades les necessitats del nostre port.

No tenim molls adeqüats per a la descàrrega de grans peces de maquinària, de les quals cada dia són més nombroses les arribades. Per efectuar-les no hi ha més que un aparell de grues flotants que treballen, com és natural, amb una calma desesperant. Si es vol descarregar, o carregar, una peça que faci algunes tones s'ha de començar per a deixar-la al moll i allí va la grua moguda per un remolcador i la porta al costat del vaixell o vice-versa. Total, una pèrdua de temps molt considerable i una despesa enorme.

Hi han molts molls espaiosos que demés serveixen per a amarrar els vaixells de punta en espera d'un atrac que sol durar dies i més dies. En canvi el moll de l'Escollera, que sembla el més indicat per amarrar de punta i per a portar-hi la Sanitat, el Llatzaret i la Secció d'escombraries, no s'utilitza perquè no està «habilitat».

En una paraula, el port de Barcelona, donada la tranquilitat que durant la guerra, sortosament, ha pogut gaudir i que per tant al moment de la pau hauria pogut estar disposat per a un tràfec molt intens (que ben clar era de preveure), està en l'actualitat sols en disposició de donar mals de cap a naviliers i capitans.

I de qui és la culpa? Segurament de tots, però més que de tots, dels que formen la Junta d'Obres del Port, Junta que venia obligada a empendre obres de reforma i habilitació preveient el gran increment que el moviment del port de Barcelona pendria quan la guerra acabés. Si avui ja resulta insuficient — cosa que més que res ho demostra els vaixells que en tot moment esperen atrac, — ¿qué no serà quan el tràfec mundial estigui verament normalitzat?

Però la Junta del Port no és fàcil que s'hi amoïni gaire. Ella mateixa és la que també hauria hagut de veure que era imprescindible a Barcelona que hi hagués un dic — ja sec, ja flotant — de molta més capacitat que l'actual, puix hi hauria treball de sobres per a dos. I si bé molt de l'assumpte s'ha parlat, res no s'ha fet i es tornarà a perdre l'activitat que ara hi havia. La tendència natural de tots els armadors i naviliers moderns és adquirir vaixells de vuit mil tones per amunt. Cal preguntar a quin dic aniran a netejar aquests vaixells. En aquesta qüestió també hem perdut miserablement cinc anys, els millors de la vida del port de Barcelona per a poder fer grans reformes sense interrompre el tràfec normal del port.

Qui realment és avui l'ànima del port és l'enginyer cap, senyor Aixelà, i sens dubte d'ell depenen les millores que en benefici del tràfec es poden fer al port. L'enginyer cap mereix un elogi per la construcció del port, ja que realment en pocs anys ha fet treball admirable, però si depengués d'ell la habilitació (cosa que repeteixo, per a mí és qüestió de la Junta d'obres), seria qüestió de donar-li una censura tant o més gran que l'elogi que en justícia ha de donar-se-li per la construcció i per la rapidesa amb que s'ha fet.

El que cal fer, és remoure l'opinió, demanant l'immediata construcció de les obres necessàries, o la dimissió, si és que es veuen incapaços de fer-les, dels actuals prohoms directors que formen la Junta d'obres del nostre port. Jo m'atreveixo a recomenar als senyors, que integren la dita Junta que consultin el vocal marí de la mateixa: és un home que ha vist d'aprop els ports més importants del món i que, sens dubte, podria ilustrar-los molt bé sobre els treballs més urgents a empendre.

Finalment, hi ha una qüestió indiscutible: no es treu del port de Barcelona, tal com avui està construït, el profit que es podria i hauria de treure's, i cal que això s'esmeni radical i ràpidament.

JAUME FONT MAS

---

nació en la qual els homes públics, els homes que tenen càrrecs oficials, compleixin amb consciència.

Jo estranyo com els metges francesos de la marina mercant no s'han aixecat en airada protesta contra el projecte que vergonyosament els declara ineptes i fàcils de sucumbir a les exigències dels armadors.

Compleixin tots els organismes oficials i particulars amb llur missió; siguin tots individualment inexorables en l'exercici del càrrec llur i no que l'Estat tingui fiscals en els vaixells a més a més dels que ja té a les Comandàncies de Marina, Juntes de Sanitat, d'Emigració, etc., que ja n'hi ha prou.

F. DE P. COLLDEFORNS

MISCEL·LÀNIA

La situació a Ostende

Els treballs de salvament del creuer *Vindictive* prossegueixen activament.

El dragatge de l'avant-port havia de terminar-se el 24 de juliol darrer. Han d'haver començat els treballs d'aprofundiment de la passa al nord-oest del «stroombonk».

La pesca, a vapor i a la vela, ha estat, fa poc, renumeradora en extrem.

Durant el primer semestre d'aquest any, el port d'Ostende ha rebut, malgrat la seva precària situació, 112 vaixells, amb 30,408 tones. Durant el mateix període, s'ha registrat la sortida de 106 vaixells amb un total de 29,954 tones.

La mort de Mr. Albert Vickers

Mr. Albert Vickers, que havia conservat fins el mes de setembre darrer la presidència del consell d'administració de la casa Vickers Ltd., morí el 12 de juliol passat, a Eastbourne, a l'edat de 81 anys.

Fou un meravellós organitzador que contribuí a l'extraordinari desenrotllament de la gran empresa que porta el seu nom.

Es demana la reducció de les tarifes del Canal de Suez

La «Chamber of Shipping» de la Gran Bretanya ha escrit a la Companyia del Canal de Suez demanant-li una reducció sobre els drets del pas per dit canal.

L'augment del tràfec a Liverpool

L'autoritat del port i dels docs del Jefersey acaba de publicar un report sobre el tràfec de Liverpool durant els dos anys que fineixen a últims de juny de 1919. Les xifres assenyalen un augment sensible del tràfec durant els dotze mesos darrers: 12.372 vaixells, amb un tonellatge total de 12.342,010 tones, han pagat drets de moll, de dàrsena i de tonellatge, la qual cosa constitueix un augment de 517 vaixells i de 336,806 tones sobre l'any passat.

El total dels drets pagats pels vaixells és 1.096,905 de lliures, amb un augment de 208,799 lliures; el dels drets percebuts sobre les mercaderies és de 2.229,118 lliures, amb 470,440 lliures d'augment.

El "City of London"

Aquest vaixell de l'«Ellerman Line» que en el curs de la guerra estigué al servei de l'Almirallat com a creuer armat, és el primer que ha estat tornat al seu primitiu estat de vaixell de comerç i ha deixat suara el port de Belfast després d'haver sofert la transformació en les drassanes Workman, Clark and Co. Els diferents treballs han durat a la ratlla de tres mesos.

Llançament d'un vapor Standard de 10,800 tones

La Companyia Furness, de Middlesbrough, acaba de llançar el segon vaixell «standard» del tipus N, les característiques del qual són: eslora, 411 peus, mànega, 55 peus, puntal 38 peus i 10,800 tones.

Les construccions alemanyes de 1914 a 1917

Heu's aquí l'estadística de la construcció del tonellatge mercant d'Alemanya des del primer de gener de 1914 al 31 d'octubre de 1917. El número de vaixells de comerç llançat per l'Alemanya durant el citat període és de 213, amb un tonellatge total de 630,170 tones brutes, que es reparteixen com segueix en els anys apuntats:

	Vapors	Tonellatge brut
1914	133	407,365
1915	48	143,037
1916	27	55,700
1917	5	24,076
TOTALS...	213	630,178

El transport de nitrats

El departament d'Estat de Washington anuncia la conclusió pròxima d'un acord que permetrà destinar els vaixells alemanys internats en els ports de Xile al transport de 350,000 tones de nitrats a Bèlgica i a Holanda.

El port de Buenos Aires

El Govern argentí té el propòsit de transferir a una societat concessionària l'explotació del port de Buenos Aires, fins ara assegurada per l'Estat amb els més deplorables resultats, particularment des del punt de mira financier. Els concessionaris pagaran a l'Estat un impost de 2 cèntims per tona embarcada o desembarcada. El producte d'aquest impost serà destinat, fins a 500,000 dòlars, a un fons de compensació de les pèrdues experimentades per l'Estat en l'explotació del port.

Com es veu, l'Estat argentí ha trobat un mètode enginyós per a recuperar les pèrdues degudes a la seva mala administració.

S'anuncia també la creació d'un servei postal entre Buenos Aires i Montreal, via Nova Iork, així com també la d'una línia de passatgers entre Argentina i Noruega.

Marsella mercat de carn frigorífica

La Cambra de Comerç de Marsella ha elaborat un projecte que farà del gran port mediterrà un dels grans mercats de carn frigorífica d'Europa. Un dels més amples molls de la dàrsena de la Pinède es destinarà al dipòsit de les carns, dotat d'una instal·lació moderna amb tots els perfeccionaments necessaris. El pla del moll, en el qual fins ara es desembarcava el bestiar en peu, continuarà essent utilitzat en les mateixes condicions; a sobre del moll, però, s'edificaran, construïts sobre pilans de ciment armat, dos dipòsits frigorífics de dos pisos, capaços de contenir 15,000 tones de carn. Aquests dipòsits comunicaran directament amb les bodegues dels vaixells, gràcies a grues d'elevació especials. S'establirà al llarc del moll una via fèrria per a permetre embarcar directament en vagons frigorífics les carns destinades a l'immediata expedició. Les instal·lacions permetran descarregar en quatre dies un vaixell de quatre mil tones.

Les Companyies de Marsella

S'assenyalen les noves adquisicions següents:

Compagnie des Chargeurs Réunis. — Dos vapors de 8,500 tones, dimensions: 116 x 18,50 x 11,58, en cons-

trucció als «Chantiers de France», a Dunkerque; un vapor de les mateixes dimensions a les «Forges et Chantiers de la Méditerranée», a La Seine; quatre vapors, dimensions 119×17×945, als «Ateliers et Chantiers de la Loire», a Saint-Nazaire.

Compagnie des Messageries Maritimes. — Tres vapors de 9,000 tones; dimensions: 145×18'50×13. Un d'aquests vaixells està en construcció als «Ateliers et Chantiers de la Loire» i els altres dos als «Chantiers de la Ceotat».

Compagnie Sud-Atlantique. — Un vapor de 15,000 tones; dimensions: 175×19'50×12'44, en construcció a les «Forges et Chantiers de la Seine».

Société Navale de l'Ouest. — Dos vapors; dimensions: 107×16×8,40, en construcció a West Hartlepool.

Société des Affréteurs Réunis. — Tres vapors; dimensions: 118×16×8'40, en construcció a Anglaterra.

Société Française d'Armément. — Un vapor de 110×14×8'20, en construcció a Glasgow.

Compagnie Générale de Transports Maritimes. — Un vapor de dugues hèlixs està en projecte a les «Forges et Chantiers de La Seine». Aquestes mateixes drassanes construeixen per a la *Compagnie Paquet* un «cargo-boat» de 115 metres de llargada.

La *Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine* fa construir als «Chantiers de Provence», a Port-de-Bouc, dos vapors de 625 tones.

La *Compagnie Fraissinet* té en construcció a les Drassanes de Provença, a Port-de-Bouc, un vapor de 3,825 tones.

Société Générale d'Affrétement. — Un vapor de 12,000 tones; dimensions: 148×18×14'35, a les «Forges et Chantiers de la Seyne».

EL TONELLATGE MUNDIAL EN CONSTRUCCIÓ, JUNY DE 1919

El «Lloyd's Register» acaba de publicar l'estatística de les construccions marítimes mundials en curs el 30 de juny de 1919, excepte les que fan referència a Alemanya, Austria i Hongria. A continuació publiquem les xifres:

	Vapors i vaixells a motor		Velers	
	N.º	Tones brutes	N.º	Tones brutes
Estats Units	867	3.586,382	127	287,761
Anglaterra	719	2.494,569	63	29,481
Japó	63	282,060	—	—
Itàlia (comprès Trieste)	77	265,545	19	6,075
Canadà	125	245,143	33	16,500
Hollanda	88	219,332	—	—
Espanya	37	118,269	3	585
França	36	109,135	2	480
Suècia	61	95,805	8	1,440
Colònies Britànniques (excepte Canadà)	39	81,903	12	2,907
Noruega	64	62,441	—	—
Dinamarca	41	57,771	—	—
Xina	7	33,300	—	—
Bèlgica	4	7,063	—	—
Portugal	—	—	—	—
Grècia	2	1,500		
	2,230	7.660,218	296	357,549

ELS REMOLCS EN LA NAVEGACIÓ

En el número passat publicàvem un article titulat «La locomotora marítima», parlant del sistema de remolc ideat per l'anglès Snell.

En un estudi teòric de l'enginyer de marina M. Tayou, aparegut en la revista francesa *Le Génie civil*, es parla del sistema i se'l considera molt complicat i poc pràctic. En canvi es considera molt més aventatjós un altre sistema, ideat pel francès M. Courtan, el qual consisteix en l'empleu d'un vaixell que empenyi els remolcs per mitjà d'un aparell de propulsió.

La proa d'aquest vaixell es pot instal·lar al darrera del vaixell de càrrega, la forma del qual permet que sigui empès el més exactament possible per la proa del vaixell que empeny.

Pel joc d'omplir i buidar el llast, els dos vaixells són dirigits en la posició d'engalzament: uns passadors de ferro, maniobrats des de l'interior del vaixell propulsor, permeten un lligam rígit, que pot ésser assegurat, per més seguretat, per un rablat a les parts superiors i laterals.

Aquest sistema és més senzill que el de Snell, tota vegada que si bé és indispensable tenir vaixells de càrrega de forma especial, no hi ha necessitat de cap pontó flotant.

Altrament un sol vaixell propulsor pot accionar diversos vaixells de càrrega, ço és, el primer vaixell empès en contacte amb el propulsor, pot enganxar també la seva proa en la popa d'un altre vaixell de càrrega, sempre que la llargada d'aquest engalzament resti limitada per la facilitat de les maniobres de viratge i evolució.

Es pot afirmar, doncs, la seguretat d'un sistema com aquest en aigua calmosa, per la navegació dels llacs, dels rius, de les rades i cal fer l'experiència pel cas d'alta mar.

Es suficient la rigidesa de l'enllaç dels vaixells?

A fi de que la rigidesa del conjunt ofereixi tota seguretat de resistència en alta mar, caldrà que l'engalzament de les quilles del vaixell propulsor i dels vaixells de càrrega sigui possible. Per a arribar a aquesta condició, serà necessari que es passi per un pontó flotant o bé en la forma seca, però aleshores ens trobem amb els inconvenients del sistema Snell.

Sigui com sigui, amb el sistema Courtan, hi ha una experiència a fer i és susceptible d'aplicació immediata en alguns casos particulars.

¿A quin tonellatge s'apliquen aquests diversos sistemes? Teòricament fins als tonellatges mercants més elevats; però cal saber si l'economia prevista es mantindria, tenint en compte que com més elevats són els tonellatges dels vaixells de càrrega, més costós és el material d'explotació tant en l'adquisició com en l'explotació.

En els sistemes Snell, en vies de realització a Anglaterra, M. Tayou cita un cargo que tenia un pes mort de 10.000 tones; teòricament res priva al sistema Courtan d'ésser utilitzat pels vaixells de càrrega de la mateixa importància.

Per procedir amb saviesa i utilitat serà preferible fer les proves amb vaixells de 1,500 a 2,000, efectuant serveis regulars com els del transport de carbó de Cardiff a Rouen, per exemple.

(Del *Journal de la Marine Marchande*)

L'ESPECULACIÓ SOBRE EL TONELLATGE

L'especulació sobre el tonellatge a Anglaterra, principalment a Cardiff, pren característiques de manca de fre que ha motivat les crítiques de diferents periòdics.

Els preus dels vaixells nous i d'ocasió continuen augmentant, degut principalment a les compres considerables de tonellatge que s'efectuen al Sud del País de Gales. Per a donar una idea dels preus actuals, direm que vaixells de 8,200 tones «all told», obtenen preus de 220,000 lliures esterlines; vaixells de 7,200 a 7,500 tones construïts en 1904-1905, de 150,000 a 160,000 lliures; que es demanen de 152,000 a 155,000 lliures pels d'unes 6,000 tones «all told», construïts en 1908. Vaixells relativament moderns de 5,100 tones valen 140,000 lliures; vapors de 4,000 tones 125 000 lliures; vapors de 3,200 a 3,300 tones de 110,000 a 115,000 lliures esterlines.

Aquests preus són veritablement esgarrifosos i hom es pregunta com poden trobar-se compradors que arrisquin llur capital en aquestes especulacions. Aquests compradors es troben principalment a la regió de Cardiff, que inunda diàriament la regió de nous prospectes d'emissió.

Un dels prospectes darrerament publicats és el de la «Claymore Shipping C.° Ltd.», que s'ha constituït amb un capital de 150,000 lliures en accions d'una lliura.

De moment en circulació hi han 75,000 accions, de les quals la meitat son subscrites pels administradors i llurs amics. Aquesta Societat té per objecte l'adquisició d'un vaixell, de 5,050 tones, en construcció a les drassanes de la costa oriental anglesa i que ha de quedar llest pel mes d'octubre pròxim. Com que el contracte per a la construcció d'aquest vaixell ha estat fet sobre la base del cost de la mà d'obra i dels materials, de més un tant per cent determinat de benefici pels constructors, és impossible preveure quina serà la quantitat que haurà de pagar la Companyia, ja que els preus de la mà d'obra i dels materials segueixen una línia ascendent.

Suposant que el vaixell costi a la Companyia 120,000 lliures, hom es pregunta el per què dita Companyia no dedica més que 75,000 lliures a la seva adquisició. Es presumible que la diferència entre aquesta suma i 120,000 lliures serà enmanllevada a un banc sobre hipoteca. Els directors de la Companyia podran procedir seguidament a l'emissió de la segona sèrie de 75,000 accions amb l'objecte de comprar un altre vaixell — sempre a condició de tancar un nou prèstec hipotecari per a cobrir la diferència entre el capital disponible i el preu de cost.

No obstant, els corredors de Borsa de Cardiff, que remeten els prospectes d'emissió, declaren «que no dubten al recomanar aquesta collocació de capital a llur clientela.

Farem constar senzillament que tenen ells més confiança en l'èxit d'aquestes noves Societats que la majoria dels armadors experimentats.

¿Com s'explica que les condicions de l'explotació no es precisin en els Estatuts quan aquests donen als directors plens poders per a dissipar tot el capital en especulacions sobre vaixells o sobre tota altra classe de bens?

Segons totes les probabilitats, el primer vaixell de la Companyia serà hipotecat de 40,000 a 50,000 lliures, perquè no cal oblidar-se de que un capital de 10,000 lliures com a mínim, serà necessari per a permetre a la Societat el començar les operacions, havent d'absorbir la major part d'aquest capital les primes de segurs. Els accionistes de la Companyia veuran així llurs accions fortament gravades des de bon començament, la qual cosa no és pas de bon auguri en el cas que la Companyia no tingués èxit en la seva empresa.

Els corredors d'emissió semblen persuadits de que una Companyia de navegació no corra cap risc d'una catàstrofe; que un vaixell marxa com un moviment de rellotgeria; que el nòlit arriba sempre regularment i que no hi han altres preocupacions que les de pagar els dividends. Si el vaixell que vol noliejar-se experimenta un accident seriós, l'apariació de les seves avaries pot demanar 4 o 6 mesos de temps. I per això no hi ha ni hi pot haver remei, perquè si es volgués cobrir un risc d'aquesta classe, la primera a pagar seria absolutament prohibitiva. Altrament seria curiós saber el tant per cent dels ingressos que seria destinat a la remuneració dels directors i a les despeses d'oficina.

Un altre punt poc perceptible per un accionista poc subtil, és el següent: quan els directors s'hauran proporcionat un altre vaixell, un vapor nou de 5,000 tones per exemple, per unes 140,000 lliures, i un vapor vell del mateix tonellatge per 110,000 lliures, és evident que els dos vaixells es trobaran gravats per una hipoteca de 100,000 lliures.

Si les coses van endavant, res no podrà impedir als directors de destinar els beneficis a amortitzar en part aquestes hipoteques amb mires a l'adquisició d'un tercer o un quart vaixell. Aquesta és tal vegade la intenció dels directors, la qual solament una baixa general de preus podrà detenir. I aquesta baixà serà prou considerable per a arruinar a l'empresa i deixar als acreedors hipotecaris en possessió dels vaixells.

No es cregui que exagerem. Una aventura semblant ha succeit sovint en el passat i succeirà encara en l'avenir més aviat del que molts capitalistes massa optimistes es pensen.

(Del *Fair play*)

L'EXPOSICIÓ NAVAL

En la darrera sessió del Comité Executiu de l'Exposició Naval, es donà compte de diverses comunicacions rebudes de l'estranger demanant dades i «stands». S'acordà nomenar un Comitè Internacional integrat pels ambaixadors de les nacions estrangeres a Espanya i un Comitè Deportiu format pels presidents dels Clubs de regates de tota Espanya que s'encarregarà d'organitzar i portar a terme regates internacionals quan se celebri l'Exposició.

Fou nomenada una comissió perquè personalment ofereixi la presidència d'honor al Rei i els altres llocs del Comité d'honor.

França es proposa elevar el seu tonellatge a cinc milions de tones en tres anys

Al contestar a l'interpellació explanada al Senat francès per M. Brager respecte al transport de fosfats d'Algèria, M. Claveille, ministre dels Treballs Públics, Transports i de la Marina mercant, féu importants declaracions respecte al present i avenir de la Marina de comerç de la veïna República, les quals transcribim a continuació:

«Actualment l'Estat francès, gràcies als crèdits concedits per les Cambres (850 milions de francs), té 509,000 tones entre vaixells adquirits, construïts o encarregats, de les quals 36,000 corresponen a vapors de passatgers i 473,000 a vaixells de càrrega, velers, xalanes, vapors, etc. Alguns dels vaixells en construcció, fa constar, no seran entregats fins d'aquí divuit mesos.

Pel que es refereix als armadors, manifesta que sense tenir intenció d'imposar-los el criteri de l'Estat, està disposat a prestar-los el més decidit concurs. L'investigació realitzada sobre els encàrrecs que tenen fets els naviliers francesos, dóna per resultat que tenen passades comandes en ferm a França i a l'estranger per valor de 1.015,000 tones de vaixells de les quals corresponen 491,000 a vaixells de passatge i mixtes i 524,000 a *cargos* diversos.

En resum, les comandes fetes per França, sigui a les drassanes franceses o a les estrangeres, s'eleven a un total de 1.524,000 tones, perteneixents a l'Estat i a particulars.

Aquesta xifra, declara M. Claveille, és insuficient. França, el tonellatge de la qual d'abans-guerra era de 2.400,000 tones, deuria posseir-ne cinc milions perquè abans de la guerra, solament un 25 per cent de les mercaderies que el país importava eren conduïdes per vaixells francesos.

A continuació parlà M. Claveille de la seva intenció de presentar al Parlament un projecte de llei que ha estat minuciosament preparat amb l'objecte d'elevar en tres anys el tonellatge de la República a cinc milions de tones. En dit projecte es demanen no solament els crèdits necessaris per a comprar vaixells a l'estranger, sinó per a fer-ne construir molts a França. Es proposa el ministre comprometre a les drassanes franceses la llur producció íntegra durant tres anys, si, com espera, els preus són raonables.

Finalment, M. Claveille declara: «La qüestió dels ports està íntimament lligada amb la dels vaixells. Jo ensenyaré a la Comissió competent del Senat els esforços considerables que es fan en els ports per a disminuir l'estada dels vaixells. Cal que puguin descarregar-se a raó de 2,000 tones per dia i per vaixell pel que afecta al carbó. Estudiem els projectes necessaris per a fer installar en els grans ports, aparells que permetin un resultat semblant».

Aquestes declaracions foren unànimament aprovades pels senadors i han produït a França la general satisfacció.

Després d'aquest debat, el Consell de Ministres aprovà el projecte al qual alludia M. Claveille. Dit projecte ha estat presentat a la Cambra i aquesta l'ha aprovat íntegre. Es demanen 1,950 milions per a la reconstitució de la flota comercial francesa.

En l'exposició dels motius pels quals ha presentat el projecte, el ministre diu que el tonellatge perdut per França a causa de la guerra, importa una cinquena part del total que posseïa abans la guerra. Aquest, que com ja hem dit més amunt, arribava a 2.440,000 tones brutes, ha quedat disminuït en més de 900,000. Cal, doncs — diu el ministre — que es voti com més aviat millor la suma de 1,950 milions per a realitzar un programa de construccions i adquisicions i de desenrotllament comercial que representa les necessitats immediates de la flota francesa, apreciades exactament.

M. Claveille, desenrotllà després el seu programa de renaixement marítim en els següents termes:

Primer: Els serveis regulars, funcionant en condicions al menys iguals, sinó superiors, a les que existien en 1913, han d'ésser restablertes com més aviat millor entre França, Còrcega, Algèria, Tunis, Marroc, Àfrica Occidental i en general totes les colònies, com també amb els països servits per línies subvencionades per l'Estat. L'experiència ha demostrat, demés, que era difícil, sinó impossible, el portar a terme i executar de seguida sense modificacions els convenis que concedeixen subvencions postals o d altres a Companyies particulars. Les comissions constituïdes per a estudiar els serveis marítims subvencionats estimen generalment que es tracta d'organismes que han d'ésser administrats com veritables serveis públics.

Segon: La marina mercant francesa ha d'ésser considerada com un instrument del comerç exterior de França i trobar-se en condicons d'asegurar, sota el seu propi pavelló, en una proporció molt més alta que la d'abans la guerra, el transport de mercaderies de França o cap a França i de les seves possessions colonials. Per a assolir aquesta finalitat, es creu que el tonellatge brut de la flota comercial francesa hauria d'arribar a la xifra de cinc milions de tones.

En unes declaracions fetes a *Le Petit Journal*, per una personalitat molt relacionada amb les qüestions marítimes, ha dit, referint-se a les manifestacions fetes pel ministre de Transports, que s'havia fet una crida a tots els naviliers, els quals es comprometeren a comprar tots els cargo-boats que trobin i encarregar-ne després molts a les drassanes franceses. Però tractant-se dels paquebots, els naviliers han dit que es toparan amb algunes dificultats per aquest servei, puix no hi ha prous vaixells de passatge, i els que en tenen alguns, com passa amb els de la línia d'Algèria, són vaixells que tenen trenta o quaranta anys de servei i necessiten ésser canviats. Això pot solucionar-se fent-hi intervenir l'Estat, el qual adquirirà els paquebots i entregarà després a l'explotació de les Companyies en les quals entrarà com accionista, tenint una part en els beneficis d'explotació.

L'esmentada personalitat, afegí que els enginyers marítims han presentat un informe molt ben estudiat en el qual diuen que apariant els cascs i canviant les màquines ordinàries per turbines, es guanyarien dos nusos en la velocitat, sense consumir un gram de combustible.

LA NAVEGACIÓ AL MEDITERRANI

Recollim del *Shipping* de Nova Iork la següent nota sobre les Companyies de navegació que operaran al nostre mar així que s'hagi restablert del tot la normalitat en la vida comercial.

Quan el comerç marítim reprengui el seu curs normal, hom el trobarà completament reorganitzat, particularment pel que toca als serveis costers.

Abans de la guerra els Lloyds Austríacs, algunes petites Companyies austríaques, altres d'italianes i gregues, la «Messageries Maritimes» i la «Khedivial Steamship Companies», feien el tràfec principal de l'Adriàtic, de Llevant i del mar Negre.

Les línies austríaques han estat adquirides per la «Navigazione Generale Italiana», Companyia el prestigi de la qual és ben conegut. Farà els antics serveis de les Companyies austríaques i n'obrirà altres de nous.

La «Khedivial Co.», els vaixells de la qual són ben coneguts dels que han freqüentat la regió aràbiga del Mediterrani, ha estat sotmesa al control de la «British Trade Corporation», una de les poderoses Companyies financieres constituïdes a Anglaterra durant la guerra per a fomentar el comerç *post-bellum*.

La flota de la «Khedivial» serà renovada, s'obriran nous serveis i la Companyia dedicarà considerables esforços a assegurar una intervenció decidida dels seus interessos al comerç de Llevant tal com ja l'hi tenia abans de la guerra.

Alexandria és el port principal de la ruta dels vaixells de la «Khedivial», però és probable que en el seu programa la Companyia hi inclogui la línia Marsella-Alexandria i una altra que agafi els ports de l'Adriàtic.

La «Messageries Maritimes Co.» també projecta extendre els seus serveis del Mediterrani i de l'Extrem Orient.

La competència que s'entaularà entre aquestes grans Companyies, fa augurar que els serveis comercials del Mediterrani assoliran major intensitat que no havien tingut mai abans de la guerra.

ELS VAIXELLS DE FORMIGÓ ARMAT

A pesar d'haver-se acabat la guerra subsisteix a tots els països la construcció més o menys intensa dels vaixells de formigó armat.

A les drassanes que la «Emergency Fleet Corporation», dels Estats Units, té a Mobile (Estat d'Alabama), fou llançat el 28 de juny el segon vaixell de formigó armat de 7,500 tones de càrrega, projectat per la secció de vaixells de formigó armat de la dita corporació oficial.

Al dit vaixell li ha estat posat el nom de *Selma* i fou construït sota la direcció de Fred T. Ley i C.ª, com a contractistes que n'eren abans que el Govern prengués al seu compte la construcció de vaixells de formigó armat.

La societat francesa «Material Flotant», de Tolon, està construint un vaixell de formigó armat de 14,000 tones de càrrega.

Narcís Monturiol, inventor de la navegació submarina

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

(Continuació)

«En este tiempo navegaron en todas direcciones y todas alturas, ascendiendo, descendiendo, marchando en línea recta y virando en redondo cuando el señor Monturiol le pareció. Al salir del agua no se notó a los tripulantes del *Ictíneo* el menor síntoma de malestar.»

Aprofitant l'estada dels reis a Barcelona (setembre 1860), En Monturiol envià a la reina, mitjançant la senyora marquesa de Malpica, una lletra i una memòria, relligada en vellut i amb les xifres d'Isabel II en or. En la primera pàgina de la memòria, l'inventor escrigué: «Que Isabel II sea la Isabel I del mundo submarino, es el más vehemente deseo de Monturiol».

Però, malgrat haver demostrat la reina, més endavant, estar informada del prodigiós invent d'En Monturiol, en aquella ocasió no li dispensà l'ajuda que tan necessària li era.

Solament el senyor duc de Tetuan es dignà presenciar una prova de la navegació submarina, que fou enterament satisfactòria i terminant.

D'aquesta prova, el 28 de setembre, el *Diario de Barcelona* en parlava en els termes següents:

«Mañana, a las ocho de ella, se verificará una prueba de navegación submarina por medio del *Ictíneo* inventado por don Narciso Monturiol, prueba que ha ofrecido presenciar el Excmo. Sr. Duque de Tetuán.

»El señor Monturiol reclama el apoyo de la prensa para ilustrar esta materia, y lo hace en un escrito, que aunque no estaba destinado a la publicidad, hemos creído deber insertarlo, como lo hacemos al pie de estas líneas, porque lo consideramos suficiente para llenar el objeto por él apetecido.

»Ahora sólo nos resta desear que el resultado de la prueba sea tan satisfactorio que merezca la protección del gobierno de S. M., toda vez que llegado el caso de poder plantearse el sistema de navegación submarina del señor Monturiol en grande escala, ha de redundar en beneficio de la humanidad y del adelanto de las ciencias.»

L'èxit obtingut per les proves oficials feren concebre a En Monturiol i als seus amics les més falagueres esperances. El judici manifestat pel capità de fragata D. Miguel Lobo, insertat en la *Crónica Naval de España* i en el *Museo Universal* (1), no deixava lloc a dubtes: tot feia esperar que, per fi, els que hi havien de veure obririen els ulls; però... trista és la sort del geni, que, no retut ni aclaparat per l'infantament, ha de pidolar sempre l'almoina que la seva creació sigui acceptada.

(1) Vegis l'Apèndix n.º 5.

Escoltem la memòria que la Junta va llegir als accionistes i en la qual es manifesta la noble enteresa d'En Monturiol, el martiri del qual sols pot comparar-se amb la grandesa de la seva força creadora:

«Señores: Cumpliendo esta Junta con el deber de dar cuenta del estado de los trabajos que, para llevar adelante la explotación del invento del señor Monturiol, se han verificado desde la última reunión de señores socios, celebrada en 5 de agosto último, ha creído de imprescindible necesidad redactar una memoria, que, concretando todos los extremos de los importantes sucesos que durante este período han tenido lugar, perpetúe su recuerdo entre las actas de esta Junta, y dé al propio tiempo un testimonio que en su dia justifique el celo del inventor y la justa cooperación de sus colegas.

»Señores: por unos risueños y amargos períodos ha pasado sucesivamente esta sociedad desde su fundación; todas las esperanzas, todas las abnegaciones, todos los sacrificios, pero también todos los temores, contrariedades y desalientos, han llovido sobre esta sociedad en sus días prósperos o adversos. Como si la fortuna cuyos atributos son la inconstancia, se hubiera complacido en mostrarle todas sus fauces, no ha habido, señores, tósigo que no haya amargado y dulzura que no haya podido saborear. Pero hemos llegado ya a un período de certidumbre. Sabemos lo que queremos, a dónde vamos; porque hemos, por fin, descubierto la punta del velo que ocultaba a nuestros ojos lo que para unos era un misterio de fe, para otros una esperanza del corazón y para algunos una duda de conciencia... Nos hemos acercado al capital y nos ha preguntado a su vez: ¿qué traéis en garantía? ¿un invento? ¡aguardad, veremos! nos ha dicho. Nos hemos allegado al gobierno y nos ha preguntado: ¿qué nos ofrecéis? ¿el sudor de vuestro trabajo? ¿el genio? ¿la preponderancia nacional? ¡Veamos!

»Pero más que todo, señores, nos hemos pulsado a nosotros mismos, preguntándonos si nos sentimos con fuerzas suficientes para bastarnos solos. ¡Tal vez sí! nos hemos contestado, y esta Junta por lo menos abriga la más íntima convicción de que, si así lo decimos, así lo lograremos.

»Pero antes de pasar a probar esta aserción, permítase, señores, a esta Junta, leerles por orden el extracto de las importantes negociaciones que han tenido lugar con este motivo.

»Señores, como ustedes no ignoran, el señor Ministro de Marina había prometido nombrar una comisión que examinase detenidamente el invento del señor Monturiol, con el objeto de poder dar su dictamen sobre un asunto del que todos nosotros nos hallamos constituídos en patronos e interesados en la explotación de la primera de sus importantes manifestaciones. A pesar de la viva insistencia con que el señor Monturiol se dirigió al Ministro de Marina, las dilaciones consiguientes en este caso hicieron que el nombramiento de semejante comisión no llegase a realizarse, presentándose antes la Corte a Barcelona. El señor Monturiol, aprovechando esta circunstancia, al parecer tan ventajosa a sus designios y a los de la empresa, se dirigió primero al señor Ministro de Marina y después al señor Presidente del Consejo de Ministros, ofreciéndoles hacer en su presencia una prueba de navegación submarina. El primero, sin duda a causa de su precipitada marcha para el arsenal de la Carraca, precisamente al día siguiente de su llegada, no contestó al señor Monturiol; pero el segundo lo hizo por medio de una atenta carta, en que no sólo aceptaba presenciar la prueba, sino que se dignó señalar el día y la hora. Dicha prueba se verificó el 29 de septiembre a las nueve de su mañana.

»Para que ésta tuviese toda la solemnidad posible, el señor Monturiol invitó a los señores Ministros de Estado y Fomento, Capitán General, Gobernador Civil, Alcalde Corregidor y Ayuntamiento, Diputación Provincial, Audiencia Territorial, Tribunal de Comercio, Universidad Literaria, Academia de Ciencias Naturales y Artes, Ateneo Catalán, todos los personajes que acompañaban la Corte y, finalmente, a muchas familias y personas distinguidas de esta ciudad.

»Asistieron a la prueba más de cuatrocientas personas invitadas, de las cuales trescientas se embarcaron en los botes que se les tenían preparados, quedándose las demás, que no tuvieron a bien embarcarse, en el andén del puerto, donde al intento se había dispuesto la colocación de un suficiente número de sillas.

»Antes de principiar la prueba el general O'Donnell dirigió al señor Monturiol un gran número de preguntas que acreditaban hallarse poseído de la importancia del invento de que por primera vez iba a ser testigo. Varios altos personajes de la Corte, que acompañaban al general, le dirigieron una multitud de observaciones análogas al objeto. Todas ellas manifestaban el más vivo interés por el invento y el deseo más decidido de protegerle en cuanto sus medios e influencia alcanzasen.

»Por disposición del señor Ministro se dió principio a la prueba, navegando el *Ictíneo* a flor de agua durante algunos minutos: después se sumergió lentamente, desapareciendo de la vista de los espectadores, pero notándose su ruta por medio de los largos palos que le acompañaban. Entonces continuó el señor Monturiol dando todas las explicaciones del invento, en las que tuvo de hacer notar las inmensas ventajas que puede nuestra patria reportar de los Ictíneos, ya como máquinas de guerra, ya como observatorios magnéticos, ya como medios de salvacion contra todas las tempestades del mar, ya como máquinas de extracción y pesca de los infinitos tesoros que encierra en sus entrañas, ya, en fin, como elemento de salvación para los náufragos, y de salud para terribles y misteriosas enfermedades. Al señor Monturiol le cupo la satisfacción de llevar al ánimo de los altos dignatarios del Estado, que con profunda atención le escuchaban, la convicción más íntima de que «la empresa que había lo»grado llevar a cabo, por medio de mil sacrificios, »un invento tan importante, merecía la protección »del Estado, y aun más, que tal vez no era posible, »sin esta protección, alcanzar los inmensos y gran»diosos resultados que el invento ofrecía». Más de una vez el general O'Donnell se manifestó sinceramente conmovido, no pudiendo contener algunas exclamaciones de su entusiasmo. Una vez dirigiéndose al Duque de San Miguel y señalando el *Ictíneo* que navegaba entre dos aguas, dijo: «General; ¡dentro dos siglos nos van a llamar bárbaros a pesar de nuestros ferrocarriles y vapores!».

»Esto, señores, cuando menos, prueba que el hoy primer hombre de Estado de nuestra patria pone el invento del señor Monturiol a la línea de los descubrimientos de Fulton y de Blasco de Garay, y los beneficios inmensos que la navegación submarina debe reportar a la industria, al comercio y a las artes. Más tarde, habiéndole hecho notar el señor Comandante de Marina la rara coincidencia de que en las mismas aguas de este puerto se había también verificado el primer ensayo de la aplicación del vapor a la locomoción de los buques, el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, tomando una actitud grave y aflictiva, contestó: «Esto, lejos de ensalzarnos, nos rebaja; es la apología de nuestra incuria pasada; es lo que nos dice que en lo sucesivo, no tenemos necesidad de aprovecharnos, recibiéndolos del extranjero, del talento y el genio de que tan pródiga es nuestra patria». Esto, señores, claramente significa que el hombre que ocupa hoy el primer destino de la nación, comprende los errores en que incurrieron los gobiernos pasados y conoce los medios de que se han de valerse los presentes, para que nuestra patria ocupe el lugar que entre las demás naciones del globo le corresponde. «El *Ictíneo* sirve perfectamente como brulote para echar un navío a pique», dijo además, al ver que, como el señor Monturiol le había dicho de antemano, abordaba de frente la fragata mercante que se hallaba de cuarentena en el Lazareto del puerto. «Y esto, sin embargo — le contestó el señor Monturiol, — no es más que una y quizá la más insignificante de las infinitas aplicaciones de mi invento.»

»Sería, señores, tarea tan larga como difícil recordar con precisa y minuciosa exactitud, cada una de las palabras, cada una de las felicitaciones que en alabanza de su invento dirigieron al señor Monturiol, en el breve tiempo que duró la prueba. La gloria del señor Monturiol es también la gloria nuestra. Si el señor Monturiol en aquel memorable día pudo borrar de su corazón tantas amarguras y fatigas, también llevó a nuestro ánimo la satisfacción de haberle facilitado con el óbolo de nuestros ahorros la semilla que tan fructífera debe ser para nosotros y para nuestra patria.»

»Finalmente al despedirse el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, al estrechar afectuosamente y con verdadera emoción la mano del señor Monturiol le dijo: «S. M. el Rey ha manifestado vivos deseos de ver esto; puedo asegurar que lo verá a su vuelta vuelta de Montserrat».

»No debemos pasar en alto una feliz expresión del venerable anciano Duque de San Miguel, que en uno de sus transportes de satisfacción, exclamó: «Señores, señores, no faltarán huevos: ya tenemos gallinas.» No se engañaba el general; acababa de leer en el *Ictíneo* un gran poema, levantado a la ciencia, a las artes y a la industria.

»En fin; llovieron felicitaciones de todas las partes sobre el señor Monturiol, tanto de los personajes de la Corte como las notabilidades científicas en todos los ramos que allí había. El éxito más completo, pues, había coronado el objeto de esta Junta al disponer se celebrase una prueba de la navegación submarina ante el primer Ministro de la Corona.

»En este estado esperaba el señor Monturiol tranquilamente la vuelta de la Corte a Barcelona. Pero sucedió que, ya de regreso, transcurrido el día 3 de octubre, es decir, dos días antes de la partida definitiva de la Corte para Zaragoza, no habiendo recibido el señor Monturiol ningún aviso, impaciente, como era natural, en semejante estado, se presentó al general O'Donnell para preguntarle si debía verificarse o no la prueba anunciada ante el Rey. El general O'Donnell contestó: «Que S. M. había dado orden para ello, y que el señor Gobernador Civil debía haberla recibido; por lo tanto, que fuese inmediatamente a avistarse con dicha autoridad». Así lo hizo el señor Monturiol. Pero el señor Gobernador dijo no recordaba haber recibido semejante orden; más habiéndole observado el señor Monturiol la contradicción entre sus palabras y las del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, le contestó: «Que se cansaba a SS. MM. con tantas cosas, y que si había tiempo verían la prueba».

»Señores, el efecto que estas palabras produjeron al señor Monturiol no es difícil de comprender; pero éste se limitó a contestar: «que no se trataba de un mero festejo al Rey, sino de poner de manifiesto al Esposo de la persona que representa hoy la síntesis del Estado, ¡un nuevo mundo!» Entonces, levantándose el Excmo. Sr. Gobernador en actitud de abandonar su despacho: «Hace cuarenta y ocho horas, dijo, que no como ni duermo... Si acaso ya le avisaré a usted; deje al portero las señas de su habitación». Obedeció el señor Monturiol, y salió con la extrañeza natural que no podía menos de causarle semejante hecho, mucho más, cuando varias personas de esta capital, y entre ellas el popular Anselmo Clavé, oyeron de los labios de la misma Reina «que deseaba ver una prueba de navegación submarina; que quería ver navegar el *Ictíneo*; que se dispondría una prueba para el siguiente día, en que también debían inaugurarse las obras del puerto y, finalmente, que estaba enterada de la importancia de este invento, que era ¡el descubrimiento de un nuevo mundo!».

» Apesar de todo, se pasó el día 4 sin que el señor Monturiol recibiese de Palacio aviso de ninguna clase. El *Ictíneo* estuvo dispuesto constantemente para poder maniobrar en el acto que se quisiera y verificar las pruebas que se pidiesen.