

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 20 DE AGOST DE 1919

NÚM. 20

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

LA PRODUCCIÓ SIDERÚRGICA

Es parla sovint de que Espanya podria produir grans quantitats de carbó i acer perquè posseeix els elements indispensables per obtenir-les: les mines i els minerals. Hi han elements a Madrid qui semblen interessar-se molt per aquesta qüestió, però, donada l'influència llur i els resultats negatius que s'han obtingut, tot fa creure que aquestes campanyes que es fan no són més que per entretenir el públic i no pas perquè es preocupin seriosament de resoldre el problema.

S'ha llegit molt, perquè li ha estat donada gran difusió, un article de D. Adolf Navarrete, un dels principals elements de la «Liga Marítima Española». En aquest article es diu que mentre Espanya no produeixi el carbó i l'acer necessaris, estarem subjectes a altres països i no prosperaran les construccions navals ni les altres indústries amb ella afectades.

Aquestes coses fan molt bonic pel públic profà i, sobretot, tractant-se qui les diu d'una persona que tothom sap està íntimament lligada amb els elements polítics que porten el moviment marítim espanyol des de Madrid. No és el nostre intent ara discutir la tasca marinista d'aquests elements, però fem constar llur existència per a justificar que dins el sistema centralista amb el qual es governa Espanya, són, avui per avui, els que donen el pes en molts assumptes per a que siguin resoltos en una o altra manera.

Les paraules, però, no corresponen a la realitat, i si bé coincidim en absolut amb l'article del senyor Navarrete, ja no estem d'acord pel que fa referència a la seva actitud passiva davant d'alguns problemes que amb la producció de carbó i d'acer es presenten de manera urgent al país.

Es un fet de la certesa del qual no cal dubtar, que hi ha hagut drassanes que durant períodes llargs s'han trobat mancades de planxes d'acer, impossibilitant-les de que poguessin donar més activitat i impuls a les construccions navals. Demés, són sabuts els preus elevadíssims als quals els Alts Forns de Bilbao ha exigít que li fossin pagades aquestes planxes i tota la resta de la producció d'acer. Contra aquests abusos cap disposició hi ha hagut durant la guerra que els prohibís, donant-se el cas vergonyós de que l'acer fos més costós a Espanya que no pas a Anglaterra en plena guerra. I com que d'aquest país no es podia exportar per estar prohibit el fer-ho i comptant, per altra part, amb la protecció de l'arancel, no hi ha hagut altre remei pels constructors que subjectar-se completament a les exigències dels Alts Forns de Bilbao, exigències que encara continuen avui.

No solament ha estat permès aquest monopoli si-

derúrgic sense intervenció, sinó que s'han trobat influències per a dificultar que poguessin funcionar amb rapidesa els nous Alts Forns que la casa Sota Aznar projecta a Sagunt. Ja es veu prou clar, doncs, com a Espanya es paga l'acer a preus molt alts i el que és pitjor encara: es paga molt i no n'hi ha de bon tros per les necessitats.

Entretant l'exportació de mineral ha continuat com sempre vers a Anglaterra i aquí res concret s'ha fet per a que s'obtingués la producció suficient i els preus raonables com tots els constructors demanaven.

Quelcom semblant ha ocorregut amb el carbó d'Astúries. Els propietaris de les mines anaren posant els preus del carbó a la mida que'ls permetien les circumstàncies d'Anglaterra: és a dir que els preus del carbó asturià arribaren a ésser quasi tan elevats com els dels carregaments que en venien d'Anglaterra durant la guerra submarina, a pesar dels grans perills de la navegació que apujaven molt els nòlits i la puja de preu del carbó experimentada per les dificultats sorgides amb el conflicte armat.

Han cessat les hostilitats; ha estat possible el transport de carbó anglès i els propietaris miners d'Astúries han hagut de rebaixar els preus, però mantenint-se encara a un nivell molt alt. Però la conseqüència important que ha determinat els transport a Espanya de carbó anglès ha estat la de que el mercat ha refusat el carbó espanyol perquè havent-hi molt poca diferència de preu, és molta, en canvi, la diferència de qualitat. Aquesta conseqüència que en altres temps hauria estat funestíssima pels miners espanyols, no ho ha estat ara, per què tot té un gran valor, per dolent que sigui. I els miners d'Astúries han anat extraient carbó fins tenir-ne una gran quantitat considerable d'entretint: unes 600,000 tones, però no perquè hi hagi excés de producció, sinó per manca de demanda, puix els magatzemistes s'han proveït de carbó anglès.

En el moment just en que es tanca l'exportació de carbó anglès, a causa de la poca producció, deguda a vagues i menys hores de treballs, els minaires espanyols plantegen al Govern un problema molt greu: diuen que s'haurà de paraitzar bona part de la indústria sinó es dona permís d'exportació, puix proveit el mercat del país, hi ha un *stock* considerable que cal vendre. Davant d'aquest problema es nomena una comissió de patrons, obrers i tècnics per a dictaminar. ¿No sembla voler dir això a Espanya que s'ha d'accedir a les demandes dels patrons? Esperem que el temps ho confirmi.

Però el que no cal deixar de consignar és el pe

rill al qual s'exposa al país si es permet l'exportació. La prohibició de dur carbó anglès a Espanya sembla que serà llarga i, per tant, el mercat espanyol no tindrà altre remei que acudir al carbó d'Astúries, bo o dolent, i a preu alt. I si, a pesar de totes aquestes calamitats sorgeix el conflicte de que havent-se exportat l'*stock* de carbó necessari no n'hi ha pel consum, quin remei es trobarà al mal?

En aquests moments difícils és quan voldríem veure articles del senyor Navarrete, defensant el seu criteri d'intensificació de l'extracció de carbó i de producció siderúrgica. ¿Es que considera resols ja aquests problemes o bé l'estada al cap del Govern del senyor Sánchez Toca l'obliga a restar quiet? No trigarem a veure actes que ens treguin del dubte.

R.

EL TONELLATGE MUNDIAL

NOTES DEL NOU REGISTRE DEL LLOYD DE NAVEGACIÓ

La nova edició del Registre del Lloyd de Navegació, el primer publicat sense censura des de que la guerra va començar, ha estat esperat amb excepcional interès. La part principal d'aquest Registre, que conté les particularitats de tots els vaixells de trafec de 100 tones per amunt, ha estat acuradament revisada. Altrament, la absoluta desaparició del *camouflage* pel que toca a pèrdues, precaució que les necessitats de la guerra obligaren a pendre, fa que hagi tornat a adquirir entre els publicistes, propietaris navals, armadors i noliejadors el prestigi d'abans, atorgant-li la confiança que es mereix com la més sòlida autoritat en aquestes matèries.

Aquest treball conté de més a més un complement integrat de diverses seccions, en les quals va adicinat un directori de propietaris i gerents, amb les llistes de llurs flotes, detalls dels vaixells proveïts d'aparells refrigerants, vaixells expressos per al transport de petroli, vapors cables, vaixells amb motor i amb fogaines per a combustible d'oli: informacions detallades sobre docs, mares als ports, etc., de tot el món; adresses telegràfiques de cases relacionades amb la navegació, llistes de constructors i altres notes. Una nova secció hi ha estat oberta donant la capacitat de pes mort de vapors i vaixells de motor, que indubtablement tindrà gran utilitat pràctica.

També porta diverses taules que de sempre han estat treballs molt notables. Una de les més interessants i de més importància és la N. 1, que fixa el tonellatge adquirit pels diferents països:

Tonellatge de vapor adquirit pels principals països marítims abans i després de la guerra

Països	Juny 1914	Juny 1919	Diferència entre 1914 i 1919	
	Tones en brut	Tones en brut	Tonellatge	Percentatge
Anglaterra	18,892,000	16,345,000	- 2,547,000	- 13.5
Colònies angleses	1,632,000	1,863,000	+ 231,000	+ 14.1
Estats Units	2,027,000	9,773,000	+ 7,746,000	+ 382.1
Transports marítims dels grans llacs	2,260,000	2,160,000	- 100,000	- 4.4
Austria-Hongria	1,052,000	713,000	- 339,000	- 32.2
Dinamarca	770,000	631,000	- 139,000	- 18.1
França	1,922,000	1,962,000	+ 40,000	+ 2.1
Alemanya	5,135,000	3,247,000	- 1,888,000	- 36.8
Grècia	821,000	291,000	- 530,000	- 64.6
Holanda	1,472,000	1,574,000	+ 102,000	+ 6.9
Itàlia	1,430,000	1,238,000	- 192,000	- 13.4
Japó	1,708,000	2,325,000	+ 617,000	+ 36.1
Noruega	1,957,000	1,597,000	- 360,000	- 18.4
Espanya	884,000	709,000	- 175,000	- 19.8
Suècia	1,015,000	917,000	- 98,000	- 9.7
Altres països	2,427,000	2,552,000	+ 125,000	+ 5.2
Total	45,404,000	47,897,000	+ 2,493,000	+ 5.5

Les xifres d'aquesta taula, publicades en el «Lloyd's Register Book» pel juliol de 1914 mostren que aleshores hi havia aproximadament uns 45.404,000 de tonellatge brut de vapors i 3.686,000 de tonellatge net, aproximadament equivalent a 4.050,000 de tonellatge brut de velers. Les xifres actuals són: Tonellatge de vapor 47.897,000 tones i tonellatge de velers 3.022,000. D'aquestes dades es desprèn que el tonellatge de vapor ha tingut un increment de prop de 2.500,000 de tones, mentre que el tonellatge de velers ha experimentat una minva de 1.030,000 de tones, poc més o menys. Es indubtable que la guerra ha afectat, en una certa extensió, el total del tonellatge de vela, però fent esment que durant els cinc anys anteriors a la guerra (1909-1914) la minva real d'aquest tonellatge fou de 380,000 tones més que no pas en la d'aquests darrers cinc anys i tenint en compte la petita proporció que en el tonellatge actual del món representa el tonellatge de vela, s'explicarà abastament que l'atenció es limiti als efectes que la guerra ha suscitat en el tonellatge de vapor mundial.

Pel que toca als Estats Units fàcilment es veurà que el tonellatge al qual es refereix ha experimentat un increment d'uns 7.750,000 tones, equivalent a més del 382 per cent dels totals corresponents al 1914.

El Japó ha sumat 617,000 tones al seu tonellatge mercant equivalent al 36 per cent i les Colònies angleses han augmentat en 231,000 tones el seu, la qual cosa representa més del 14 per cent. D'altra banda, les pèrdues dels països que han tingut minves són: Anglaterra, ha perdut més de 2.500,000 tones; Grècia, 530,000; Noruega, 360,000; Itàlia, 192,000; Espanya, 175,000 i Dinamarca, 139,000.

Com pot veure's en les estadístiques de les taules, els vaixells enemics que en el moment de l'armistici no havien estat capturats o requisats per altres països són inclosos en les xifres de 1919 com tonellatge alemany o austro-hongarès. El tonellatge de vaixells enemics pres pels aliats des de l'armistici dona un total de 1.750,000 tones; no obstant, les xifres atribuïdes a Alemanya no són definitives. Aquestes xifres revelen una pèrdua de 1.888,000 de tones a la data de l'armistici, en comparança amb les xifres de 1914, però aquesta xifra serà considerablement augmentada.

Un dels resultats més sorprenents de la comparació de les xifres de 1914 amb les de 1919 són les que marquen la relació entre Anglaterra i els Estats Units. En 1914 el 41'6 per cent del tonellatge mundial fou atribuït a Anglaterra i el 4'46 per cent al tonellatge marítim dels Estats Units. Les xifres actuals són: Anglaterra, el 34'1 per cent; Estats Units,

24'9 per cent, incloent-hi el 20'4 per cent de tonellatge marítim. No obstant, excluint el tonellatge de fusta, el tonellatge marítim americà es reduiria a 8.426,000 de tones contra 16,267 milions de tones d'Anglaterra.

Pel que toca a dimensions, és un fet generalment acceptat que per a llurs viatges oceànics, els grans vaixells són molt més pràctics i econòmics que no pas els petits. Els vaixells de menys de 2,000 tones generalment són usats per al cabotatge o per a curts litzar-se per al comerç amb l'estranger.

En aquest sentit la situació geogràfica d'Anglaterra és més favorable que la dels Estats Units per quant una gran quantitat de petits vaixells pot utilitzar-se per al comerç amb l'estranger.

Les xifres següents mostren la situació dels dos països pel que toca a aquest punt:

Número de vaixells de 2,000 tones o més de registre, brut perteneixents a Anglaterra i als Estats Units:

	De 2,000 tones a 4,000	De 4,000 tones a 8,000	De 8,000 tones per amunt
Anglaterra	1,042	1,485	263
Estats Units	1,272	811	90

Després d'Anglaterra i dels Estats Units, fent exclusió d'Alemanya, Noruega, França i el Japó, en 1914, foren els països capdavaners. Aquest ordre, no obstant, ha estat modificat pel que toca a Noruega i al Japó, per quan avui aquest últim país va al davant amb 2.325,000 de tones. França, malgrat les seves grans pèrdues durant la guerra, ha augmentat de fet de 40,000 tones de tonellatge de vapor, adquirit en 1914. Grècia ha experimentat una considerable minva amb la guerra. En 1902 tenia 288,000 tones de tonellatge de vapor i en 1914 havia pujat a 821,000 tones. El total d'avui, 291,000 tones, és pràcticament el mateix que 17 anys enrera. Les pèrdues de tonellatge dels països escandinaus: Noruega, Suècia i Dinamarca, en relació amb el de 1914, sumen un total de 600,000 tones aproximadament, la qual cosa equival al 16 per cent del tonellatge existent en 1914.

Noruega ha perdut un total de 360,000 tones; Dinamarca 139,000, i Suècia 98,000. Dels principals països neutrals, Espanya ha perdut 175,000 tones, mentre que les xifres que actualment corresponen a Holanda mostren un increment de 107,000 tones.

Els guanys de França, Itàlia i el Japó reunits sumen un total de 465,000 tones i les pèrdues d'Anglaterra, Alemanya i Austria-Hongria foren aproximadament de 2.250,000 de tones.

El resultat net de la guerra en tonellatge de vapor mundial sembla que és el següent:

Pèrdues de tonellatge anglès	5.202,000 tones
Pèrdues de tonellatge estranger, excluint els Estats Units.	9.000,000 »
	14.202,000 tones
Augment de tonellatge dels Estats Units.	6.729,000 »
Pèrdues mundials... ..	7.473,000 tones

La qüestió de l'eficiència en l'actual tonellatge de vapor no ha estat tinguda en consideració en donar les xifres anteriors. Deixant de banda les adicions fetes a les flotes mercants del món, abans de la guerra, els reemplaçaments de tonellatge de vapor perdut, inutilitzat, etc., pujaven cada any a prop del 1½ per cent del tonellatge total, mentre que durant la guerra el reemplaçament del tonellatge perdut, implicava la construcció de tonellatge nou en un 33 per cent del total tonellatge existent en 1914. És indubtable que actualment hi ha una forta suma de tonellatge, que en temps normals hauria estat donat per inuutil i substituït per altres vaixells més moderns i més econòmics.

Aquestes observacions poden aplicar-se a Anglaterra amb major escala que a cap altre país. En els tres anys anteriors a la guerra (1911-1913) un 2 milions de tones de vapor foren venudes a l'estranger i substituïdes per vaixells de classe millor, mentre que durant els tres anys 1916-1918 probablement no arribaren a 100,000 les tones de vapor venudes en aquest estat. Altrament, cal recordar que el tonellatge construït durant la guerra, en general no té l'eficiència que els construïts pocs anys abans de la guerra.

Tenint en compte totes aquestes consideracions, pot resumir-se, amb fundats motius, afirmant que les pèrdues mundials durant la guerra no baixen de 8,500,000 tones de registre brut, la qual cosa representa una capacitat de transport de pes mort de 12.500,000 tones aproximadament.

Hi ha una diferència d'onze milions entre les estadístiques del "Lloyd" i les franceses?

En el discurs que va pronunciar el divendres dia 8 d'agost, a la Cambra de diputats, M. Pere Dupuy, comissari dels transports marítims i de la Marina mercant, digué: «Vull recordar-vos que hi ha una situació mundial davant la qual la situació del tràfec marítim francès no representa sinó una repercussió particular. Vull fer-vos passar els ulls per algunes xifres que és necessari tenir presents a l'esperit quan s'aborden les qüestions de les despeses. El tonellatge mundial, en 1914, era de 48 milions de tones. En 1919 aquesta quantitat fou reduïda a 39 milions, o sigui una disminució de 9 milions, repre-

sentant una cinquena part de la quantitat total».

Aquestes estadístiques són una contradicció amb les del Lloyd.

Hi ha aquí una qüestió que cal aclarir sense retards, car com ho digué amb molt bon sentit M. Pere Dupuy, les condicions actuals de l'armament francès són una conseqüència directa del tonellatge mundial.

Si és veritat que la guerra submarina va reduir l'efectiu de les flotes comercials en proporcions tals que a pesar dels llançaments, aquest efectiu es troba en primer de juliol de 1919 d'un 30 per cent més fe-

ble que al primer de juliol de 1914, no és pas dubtós que la política del tonellatge elevat i a tot preu, que es practica actualment, es justificaria en certa manera.

Però si, pel contrari, la situació fos al revés, si les xifres indiscutibles provaven que els estadístics oficials s'han equivocat, que l'esforç obstinat de les drassanes de l'Entente ha traspasat ja les pèrdues de la flota universal, aleshores caldria fer la conclusió que els preus pagats actualment pels vaixells són excessius i que el nòlit mateix no és pas posat en la seva tarifa normal.

La comparació dels vaixells existents en primer de juliol de 1919 amb els de primer de juliol de 1914, sota el punt de mira del tonellatge mundial, és un punt capital que cal aclarir immediatament.

Tot el món coneix el «Lloyd». És la rèplica anglesa del nostre «Véritas». L'un i l'altre vigilen la construcció dels vaixells en totes les latituds. No solament llurs enginyers aproven els plànols, sinó que inspeccionen els materials i el muntatge. La classificació que donen els bastiments determina automàticament la prima de segurs que els vaixells pagaran en servei.

En dates regulars, el «Lloyd» i el «Véritas» es cuiden de senyalar las apariacions a les màquines i les revisions a les quilles. Aquestes dues institucions, vivint d'aquests treballs, poden publicar les estadístiques, que acostumen ésser els extractes de llurs comptabilitats.

El «Lloyd» en primer de juliol de 1914, donava la xifra de 49.089,552 de tones existents a tot el món. Cal notar que les estadístiques oficials donades per M. Pierre Dupuy a la Cambra, coincideixen quasi exactament pel que respecta a 1914, amb les del «Lloyd», en el mateix any: 48 milions de tones, digué el comissari de la Marina Mercant. 49 milions diu el «Lloyd». La diferència és insignificant i pot aplicar-se, en part, per la diferència de dates de 1914 en les dues estadístiques. Aquesta és la prova indirecta, però preciosa, no obstant, de que es pot confiar amb les xifres que el «Lloyd» publica sota la seva responsabilitat.

¿Com explicar-se, doncs, la diferència d'onze milions de tones entre les xifres donades per ell en primer de juliol de 1919 i les que foren presentades a la Cambra el dia 8?

Remarquem bé que el Comissari de la Marina Mercant no ha pas declarat: «La guerra submarina ha fet perdre 9 milions de tones a tot el món, però després els llançaments efectuats han fet guanyar novament tal o qual quantitat». Per ell, segons les xifres que li foren donades, el dèficit de 9 milions de tones representa exactament el dèficit residual que la guerra haurà produït en la flota universal de comerç.

La contradicció entre el «Lloyd» i el Comissari és formidable.

El Govern diu: «En 1914, 48 milions de tones; en 1919, 39 milions. Tot s'explica per la pèrdua d'aquests nou milions de tones».

Les xifres del «Lloyd» afirmen pel contrari: «Els desastres de la guerra submarina, no solament són ja reparats, sinó que el món disposa de dos milions de tones més que en 1914».

La llista general del «Lloyd», dona, en efecte, 50.010,283 tones entre acer i fusta, al primer de juliol

de 1919, i 49.089,552 tones d'iguals classes al primer de juliol de 1914.

Un punt més remarcable encara. Aquest augment atany quasi exclusivament sobre els vapors d'acer: 41.989,515 en 1914 i 43.965,314 en 1919.

M. Pere Dupuy sens dubte que farà rependre el treball d'estadística als seus serveis, car, si les xifres del «Lloyd» fossin confirmades — cosa que personalment creiem que sí — se'n podria derivar tota una nova política sobre el preu del tonellatge.

(Del Journal de la Marine Marchande)

LES DRASSANES

Pròxims llançaments

A les drassanes Echevarrieta, de Càdiz, es preparen els llançaments de dos altres vapors de 600 tones del tipus *Ophir*. Amb aquests seran quatre els vapors construïts i destinats a l'explotació pròpia de la casa. S'estan fent altres construccions superiors.

El veler «Gloria»

A la platja de Can Tunis ha estat llançat el paitebot *Gloria* d'unes 200 tones, que s'ha construït per compte del senyor Giménez, comerciant rajoler d'Hospitalet.

Ha quedat amarrat al moll Nou, en el qual li serà col·locada l'arboladura.

Noves drassanes al Ferrol

Es parla que al Ferrol s'hi installaran dues noves drassanes molt importants: les unes les projecta el constructor Echevarrieta, que en té unes a Càdiz, i les altres sembla que és En Sota i Aznar. S'afegeix que probablement en aquestes hi entrarà capital anglès.

VARIA

Projectes i iniciatives

Entre els elements marítics s'observa una fallera de negocis que mereix totes les nostres simpaties. Es parla de la creació d'un entitat dedicada a negocis marítics que revestirà certa novetat a Barcelona, puix pensa desenrotllar-se de la manera com ho fan les cases angleses similars.

També es diu que es formaran noves entitats per a l'explotació de vapors i que les existents pensen ampliar llur tonellatge. Això, naturalment, a mesura que sigui possible realitzar-ho.

Finalment, ja es parla que es rependran els serveis de pesca a les costes d'Àfrica així que les condicions d'explotació ho facin possible. Els vapors que hi havien abans de la guerra han desaparegut o han sofert canvis; per tant, caldrà adquirir-ne de nous.

En conjunt, sembla que hi ha tendència a confirmar-se els judicis que mantes ocasions hem fet respecte el desenrotllament progressiu dels negocis marítics a la nostra ciutat.

Nous consignataris

Els senyors Oyarvide, Cardona i Montserrat han establert per llur compte una casa de consignacions, comissions i noliejaments, havent quedat instal·lats a un pis del Passeig de Colom, 9.

Els desitgem tota mena de prosperitats.

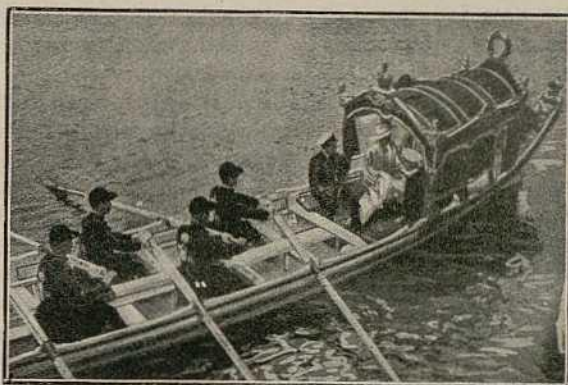
Gran festival de la marina britànica al Tàmesis

La festa nàutica donada al Tàmesis en honor de la victòria fou un espectacle veritablement esplèndid, a la magnificència del qual contribuï elicaçment la gran flota anglesa.

Una pintoresca i fastuosa processó nàutica mostrà amb tot l'esclat la potència marítima, guerrera i comercial de l'imperi britànic i palesà l'importància extraordinària del port de Londres.

Una multitud entusiasmada, s'atapaia al llarg dels molls en una distància d'algunes milles i als nombrosos ponts, per a contemplar l'imponent desfilada, aplaudint el pas majestuós dels vaixells de tota mena.

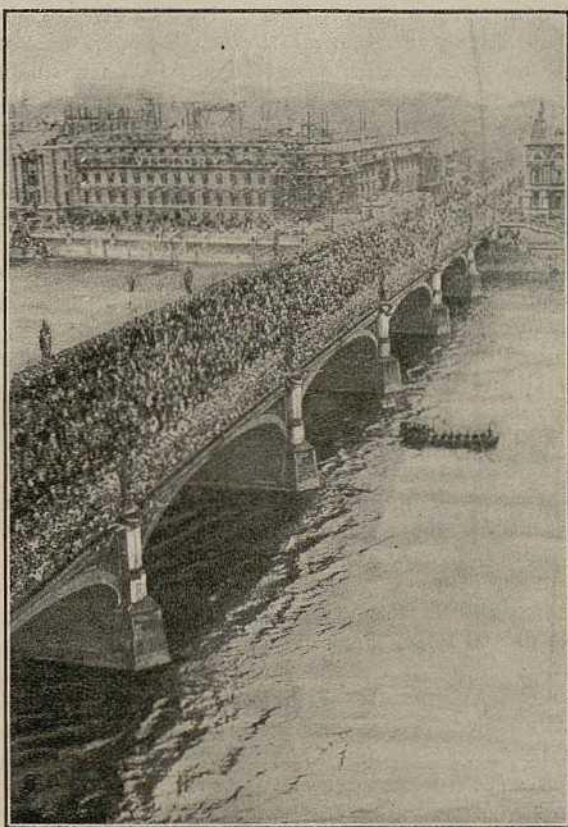
L'acte fou una veritable exposició ambulante:



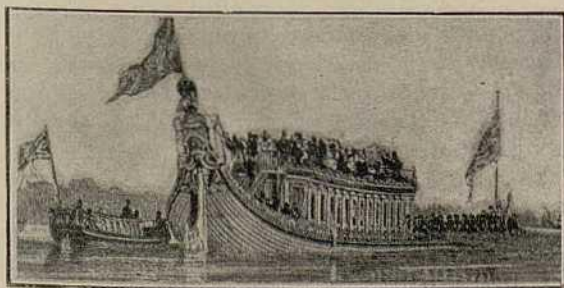
El canot reial



Una riuada humana a un dels molls



La multitud al pont de Westminster



Pintoresca embarcació construïda expressament per a figurar en un espectacle naval, celebrat en altre temps al Tàmesis

barques de salvament, vaixells cisternes, embarcacions expressos per a la caça dels submarins, altres per a la pesca de mines i models de tots els bastiments construïts per a fins especials de la guerra. Una de les notes més curioses fou la col·lecció de canons marins, des dels més antics fins als més moderns i poderosos.

La canoa reial magníficament engarlandada, en la qual seguien la processó el rei, la reina, el príncep de Gales i la princesa Mary, obtingué un èxit unànim i fou acollida amb incessants aclamacions d'entusiasme.

EL PROBLEMA DEL CARBÓ A L'ESTRANGER

LA SUPERIORITAT DELS ESTATS UNITS

Un dels aspectes de la crisi actual que atravesa la producció del carbó, és la disminució en les extraccions, que arreu es deixa sentir.

A Anglaterra aquesta disminució es produeix sota la forma d'una lenta curva constantment descendent des de fa vint-i-cinc anys. L'any 1887, l'extracció era de 350 tones per home i per any; en 1918 no fou més que de 230 tones; tot fa preveure que no serà pas superior a 200 tones en 1919. Altrament, és de témer una nova disminució d'una hora de treball, a partir del 13 de juliol de 1921. No és exagerada, doncs, la manifestació d'un periodista anglès al dir que la paralització completa de les exportacions angleses de carbó no és més que obra de mesos.

A Bèlgica la situació no és menys angoixosa. En 1913 produïa 23 milions de tones i avui extreu amb prou feines 100,000 tones per mes durant el primer trimestre de l'any corrent. És de preveure que havent entrar en vigor el 1.^{er} de juny una llei reduint la jornada diària de treball, la xifra abans dita no serà alcançada en el segon trimestre.

A França el tonellatge mensual produït per les mines de carbó enclavades a la República, durant els sis primers mesos de 1919 fou de 1.889,000 tones, contra un promig per mes de 2.384,000 tones pel mateix període de 1918.

Manquen dades per a estudiar el problema a Alemanya. Podem dir únicament que l'extracció actual de la conca del Ruhr no és gaire brillant.

Ningú a Europa pot suministrar abundantment el carbó que el món necessita i és natural, doncs, que totes les mirades, des de fa temps, es girin vers l'Oest.

La naturalesa ha afavorit les mines de carbó dels Estats Units. Les condicions geològiques dels jaciments carbonífers americans són superiors des del punt de mira de l'exportació als dels anglesos. No obstant, la major gruixària de les betes i la menor profunditat de les galeries, no són prou per a justificar que la producció anyal sigui en el Estats Units de 700 tones l'any per cada miner, i a Anglaterra quedi reduïda a 232 tones per home i any.

Dues són les causes principals a les quals és deguda aquesta desproporció en els resultats obtinguts: l'empleu de maquinàries en les instal·lacions i la manera de retribuir els obrers. En quasi totes les mines americanes funcionen unes vagonetes de 3 a 5 tones de capacitat, mogudes elèctricament i amb coixinets de boles en llurs rodes. La rapidesa amb que aquestes vagonetes transporten el carbó, fins a la boca de la mina i l'escàs cost de la tracció elèctrica necessària, influeix notablement en el preu d'extracció, que arriba a ésser en les mines de l'Oest de Virgínia inferior a quatre pessetes per tona. La major amplitud de les galeries americanes permet utilitzar amplades de via de 100 i 120 centímetres, mides inadaptables a les estretes galeries angleses; però el mèrit principal d'aquestes vagonetes no consisteix en llur capacitat (que podria conservar-se augmentant la llargada i disminuint l'amplada), sinó en l'exquisida cura amb que s'han reduït els fregaments per a assegurar un petit esforç de tracció. La col·laboració dels rodaments de boles a les

caixes de grassa, enlloc de fer-ho al botó de la roda, ha permès escursar la distància entre l'eix i el fons de la vagoneta i, sobretot, ha disminuït el fregament, fins a l'extrem de reduir-se a la meitat l'esforç de tracció necessari. No tots els enginyers anglesos estan conformes amb els aventatges d'aquest sistema de transport subterrani del carbó; tots convenen, però, en que la maquinària empleada en l'extracció dels minerals, és una de les principals causes del major èxit a les mines americanes.

El progrés en el treball mecànic de les mines ha estat tan gros als Estats Units, que pot afirmar-se la total desaparició, a no trigar gaire, del treball manual en les explotacions carboníferes. La capacitat de les màquines creix també de dia en dia.

En 1913 es varen extreure 15 tones per cada màquina contra 11,400 en 1907.

No són excessivament costoses aquestes màquines, puix valen de 5,000 a 16,000 pessetes si es té en compte que redueixen el cost de la tona de 10 a 15 cèntims i que dupliquen la producció per home; però, perquè sigui eficaç llur treball és necessari que els minaires contribueixin amb llur esforç personal en comptes de contrarrestar l'eficàcia de la màquina amb el menor rendiment de tasca.

La superioritat dels Estats Units sobre Anglaterra en l'extracció del carbó correspon, i sembla paradoxal, a una menor habilitat tècnica d'aquells obrers sobre aquests: el 90 per 100 dels minaires americans són estrangers, que procedeixen d'Itàlia, Àustria, Rússia, Balcans, etc., i no havien vist mai una mina abans de començar a prestar servei. La manca de prejudicis féu que no prestessin oposició a l'empleu de noves màquines i aparells que contrarrestaren amb llur eficàcia la inhabilitat dels minaires.

Als Estats Units s'ha creat recentment una nova organització dependent del «Shipping Board», denominada «Department of Coal Exports», el qual, sota la direcció de G. J. H. Rosseter cuidarà d'organitzar les exportacions de combustible a Europa, convocant pròximament a una conferència que reunirà els productors, armadors i exportadors ianquis per assegurar les mides necessàries al bon èxit de l'empresa. Hi ha que tenir en compte que als Estats Units no existeixen regions mineres com Cardiff i Newcastle, tan properes del mar, les quals són designades generalment pel nom de llur port principal.

Les grans mines dels Estats Units disten molts kilòmetres de l'Atlàntic. Cal, doncs, organitzar el servei de transport amb tota cura i més encara si es vol establir competència de preus.

Aquests treballs d'organització prossegueixen amb tota activitat i els periodics ianquis no dissimulen llur entusiasme, afirmant que molt aviat els Estats Units proveiran de carbó a Londres i que d'aquí dos anys llurs vaixells carboners aniran a descarregar a Newcastle.

Indubtablement aquestes manifestacions són exagerades. No obstant, es pot creure que si ha d'evitar-se el conflicte que es presenta a Europa pel pròxim hivern, haurà de comptar-se amb l'ajuda decidida dels Estats Units.

L'ESPECIALITZACIÓ DELS VAIXELLS

Un vaixell especialitzat en el transport de determinades mercaderies, que tingui sobre els simples *cargos* tots els avantatges que requereixi l'ús a que se'l té destinat, serà pel seu armador una font inagotable d'ingressos sempre que siguin les circumstàncies normals.

La matrícula de Barcelona ha defugit desde fa bastant temps a l'especialització de vaixells per a determinats carregaments; és per això que avui volem recordar el tema ja que les circumstàncies s'encaminen vers la normalitat.

Hi ha molt a fer en el terreny de l'especialització: vaixells cisternes, vaixells frigorífics, vaixells fruiters, vaixells carboners, etc. Totes aquestes especialitats i moltes altres que el transport de determinades mercaderies poden requerir, no existeixen en vaixells de la nostra matrícula; en una paraula, es rar veure un vaixell dotat de totes les comoditats i avenços que el posin fora de tota competència en un ram determinat.

Exemple: un vaixell que portés bananes o plàtans de Canàries a Barcelona, degudament acondicionades les seves bodegues per a que la fruita no pogués fer-se malbé; que tingués les grues o puntals necessaris per a efectuar ràpidament la descàrrega; que reunís, en una paraula, totes les comoditats necessàries al dit tràfec, no hi ha dubte de que no tindria competidor perquè en primer lloc, els seus carregadors tindrien la quasi seguretat de que la fruita arribaria al seu destí en perfecte estat de conservació, beneficiant-los així a ells i de retop al consumidor que no deuria pagar l'augment de preu que suposa el venir part del carregament avariats; demés, els altres avantatges no serien tampoc de despreciar.

Heu's aquí com una fruita que avui resulta inaccessible a les classes modestes, en la nostra ciutat, podria arribar a tenir un consum considerable sobre tot en els mesos d'entrada d'hivern en que escasseja la fruita aquí i a Canàries hi és abundant.

El transport de líquids ofereix també una especialització que pot donar bons resultats: la benzina, l'oli, el petroli, la melassa, etc., són carregaments susceptibles de ser transportats en vaixells cisternes, dels quals no n'existeix avui cap a Barcelona. És innegable que un vaixell cisterna, dotat de les instal·lacions, bombes, mangueres, etc., necessàries per a el trasbals de líquids, reuneix nombrosos i innegables avantatges sobre qualsevol altra embarcació que hagi de transportar el líquid en bidons, barrils, bótes, llunes, etc.

Els vaixells frigorífics per al transport de carns congelades són desconeguts a Espanya; nosaltres no dubtem que de la mateixa manera que Anglaterra, França, Itàlia, Alemanya, etc., són consumidors en gran escala de carns congelades, procedents del Riu de la Plata, Espanya en un esdevenidor no llunyà s'orientarà en el consum d'un article que demés de el seu poc preu reuneix inapreciables condicions nutritives. Aleshores els nostres armadors caldrà que procurin especialitzar-ne el transport per mitjà dels vaixells frigorífics.

L'especialització en el transport de mercaderies

té un camp il·limitat, o dit d'altra manera, tota mercaderia homogènia és susceptible de ser transportada en un vaixell *ad-hoc*. Fins el transport del carbó pot fer-se en vaixells especialitzats, com pot veure's en un dels darrers números d'aquesta revista, amb vistes a estalviar temps i personal, els dos factors essencials per a la bona marxa de qualsevulla explotació.

K.

LA CASA "MAC ANDREWS I C."

Han visitat per primera vegada Barcelona els vapors *Cervantes* i *Cortés*, de la casa «Mac Andrews i Companyia», fillola de la «Royal Mail» anglesa. Són els primers vapors de la casa, que no ha tingut flota des de el començament de la guerra.

El *Cervantes* fou construït i acabat a Liverpool el mes propi passat. El seu tipus és Shelterdeck. La seva capacitat és de 3,200 tones. El tonellatge brut, 2,436 tones; net, 1,512 tones. Es troba classificat en el Lloyd's amb 100 A. I. La seva eslora és de 265 peus; mànega, 41 peus; puntal, 26 peus; velocitat 11 milles. Les seves màquines desenrotllen una força de 1,100 cavalls.

Té quatre escotilles amb vuit màquinetes, podent aixecar llurs puntals fins a nou tones. Les dites escotilles són de gran capacitat i de tipus modern, podent verificar-se l'estiba de la càrrega amb tota pulcritud, per trobar-se la bodega lliure de puntals; demés està proveït de tots els avenços moderns per a treballar durant la nit. Porta muntada telegrafia sense fils i electricitat, essent, en una paraula, un vapor a propòsit per a transportar càrrega general i fruita, per reunir totes les condicions de ventilació que puguin desitjar-se.

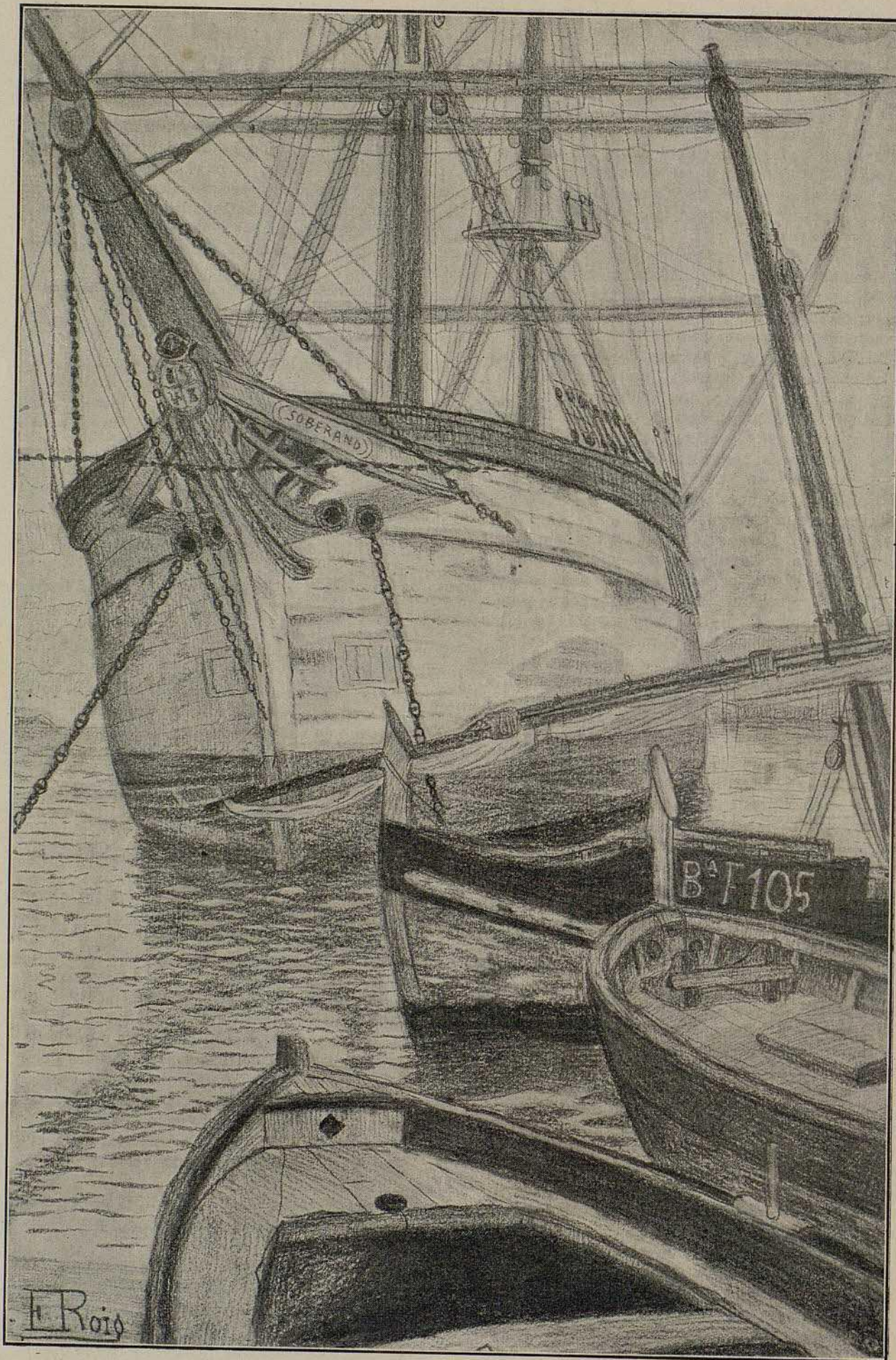
Aquest vapor és el primer de la sèrie del mateix tipus que està acabant-se de construir, seguint una altra sèrie de capacitat més reduïda, o sigui sobre 2,000 tones, amb un caminar de 13 milles, que es destinaran tots ells a la càrrega d'Anglaterra.

El primer vapor d'aquesta segona sèrie és el *Cortés*, construït també a les mateixes drassanes del *Cervantes*, o siguin les de *The Caledon*, de Dundee. És de tipus Spardeck, amb tres amplies bodegues i escotilles, servides per tres màquinetes els puntals de les quals són moderns, del sistema de jàcenes quadrades de molta potència.

Les seves característiques són 270 peus d'eslora, 38 de mànega i 18 de puntal. Tonellatge de registre 1,389 i de càrrega 2,000. La màquina de triple expansió, de 1,100 cavalls, amb una velocitat de 13 milles.

Aquests dos vaixells són immillorables per al tràfec de fruites entre Espanya i Anglaterra i per a càrrega general.

Durant la guerra la casa va perdre els vapors *Cortés*, *Gravina* i *Zurbarán*, i per a reemplaçar-los i tenir la flota necessària per a prestar el servei que fa des de molts anys, té en construcció en deferents drassanes els vapors *Almagro*, *Arana*, *Alvarado*, *Ciscar* i *Colón*, els quals quedaran llestos dins de l'any corrent.



Del natural

L'esforç comercial dels Estats Units a l'Amèrica llatina

La importació i l'exportació

D'ençà de l'obertura de les hostilitats, els Estats Units han trobat a la seva porta mateixa uns mercats lliures de tota concurrència en els països de l'Amèrica Central i l'Amèrica del Sud.

De l'estudi comparatiu del Cònsol general d'Espanya al Perú, don Josep D. Càceres, referent a les relacions dels Estats Units amb les vint repúbliques que constitueixen l'Amèrica llatina, estudi basat sobre les xifres donades fa poc pel *Boletín de la Unión Panamericana*, resulta que el 30 de juliol de 1914, el valor total del comerç fou de 743'3 milions de pesos or i en canvi al 30 de juliol de 1918 s'eleva a 1,741'8 milions de pesos or.

Si es té en compte que les remeses de les Repúbliques llatines als Estats Units han estat respectivament de 467'9 milions i 1.023'4; i que les exportacions dels Estats Units als mateixos països han estat de 280'8 milions i 718'4, ens trobem davant d'un augment en quatre anys del 118 per cent en la importació i un 156 per cent en l'exportació.

Aquestes xifres es descomposen com segueix:

Les vendes i les compres dels Estats Units a l'Amèrica llatina (en pesos or)

REPÚBLIQUES	Importació als Estats Units		Exportació als Estats Units		TOTAL	
	1914	1918	1914	1918	1914	1918
Cuba	131,3	264,0	68,8	235,6	200,1	499,7
Argentina	45,1	195,6	45,1	109,4	90,3	305,0
Mèxic	92,6	140,8	30,7	106,8	131,4	247,6
Xile	25,7	141,0	17,4	63,5	43,1	204,6
Brasil	101,2	113,5	29,9	66,2	131,2	179,7
Perú	12,1	41,4	7,1	22,0	19,3	63,4
Uruguay	7,7	23,5	5,6	18,0	13,3	41,5
Colòmbia	16,0	25,9	6,7	10,9	22,8	36,9
Panamà	4,5	7,8	22,6	23,6	27,1	31,4
Dominicana	3,8	8,0	4,9	16,0	8,7	24,0
Venezuela	9,7	13,2	5,4	7,8	15,1	21,1
Ecuador	3,5	10,8	2,9	4,8	6,5	15,7
Guatemala	4,0	7,8	3,6	6,2	7,6	14,1
Haití	0,6	4,8	5,5	8,3	6,2	13,1
Salvador	1,1	6,8	2,1	3,4	3,3	10,3
Hondures	3,1	5,4	4,8	4,6	8,0	10,0
Costa-Rica	3,5	7,6	3,5	1,9	7,0	9,5
Nicaragua	1,3	4,5	2,6	4,3	4,0	8,9
Bolívia	»	0,1	1,1	3,5	1,0	3,7
Paraguay	0,1	0,1	0,1	0,6	0,2	0,7
Totals en pesos or.	467,9	1023,4	280,3	718,4	747,3	1741,8

Les importacions consisteixen quasi totalment en matèries primes i en substàncies alimentícies: coure, principalment del Perú, Xile i Venezuela; ferro, de Cuba; or i plata, de Mèxic, Perú, Amèrica Central i Cuba; zinc, de Mèxic; estany, de Bolívia; asfalt, de Venezuela; petroli, en gran part de Mèxic i la resta del Perú; cautxú, del Brasil i del Perú; lla-

nes, cuirs i pells, de l'Argentina; nitrat, de Xile; sucre, de Cuba, Sant Domingo, Perú i Guatemala; cafè, del Brasil, Colòmbia, Venezuela i Amèrica Central; cacau, de l'Ecuador, Brasil i República Dominicana; fruits, principalment bananes, de l'Amèrica Central, Colòmbia, Mèxic, Cuba; tabac de Cuba, etc.

L'exportació nord-americana no difereix en cap cas de la de qualsevol altre país industrial, però pot dir-se que ço que l'afavoreix són: les bones relacions financeres, els bancs, l'acció dels seus nacionals a l'estranger, la coneixença de les llengües, dels costums i sobretot els mitjans de transport que esdevenen cada dia més ràpids i abundants.

Les noves línies de navegació nord-americanes

Per intensificar el tràfec marítim interamericà, hi ha nombrosos projectes en vies de realització.

Al mes de novembre pròxim, serà inaugurada una línia de navegació entre Nova York i els ports sud-americans. Compondrà vaixells que abans pertanyien a Alemanya, com són el *Mount-Vernon*, el *Von Stuben* i l'*Agamenon*, transformats en vapors de classe superior proveïts de tota mena de comoditats i de luxe indispensables als llargs viatges en les mars tropicals. Aquests vaixells tenen una velocitat de 23 nusos, la qual cosa els permetrà fer el viatge del Brasil en nou dies i d'arribar a Buenos Aires abans de 14 dies de navegació. Així les correspondències de Nova York destinades a Buenos Aires podran rebre respostes dins el mateix mes.

El primer viatge del *Mount-Vernon*, serà una manifestació comercial d'una gran importància: 700 funcionaris i comerciants reputats dels Estats Units faran la travessia i s'estaran una setmana a Buenos Aires, passant de seguida a Santiago de Xile i romanent uns dies al Brasil, a l'objecte de satisfer les demandes dels viatgers i importadors d'Amèrica. Pocs dies abans de Nadal, aquests expedicionaris tornaran al seu port d'origen.

Així que els vaixells afectats pel transport de tropes, estiguin lliures, s'obrirà una línia pels ports del Brasil i Rio de la Plata.

Hi haurà al menys dues línies de Nova York pel servei amb les Antilles, l'una de les quals passarà per Colon, unint Valparaíso i els ports de la costa occidental amb Mobile i Nova Orleans. Finalment, d'aquí poc temps, es crearà un servei setmanal entre Nova York i Valparaíso amb vaixells moderns, que seguiran la ruta del canal de Panamà.

Actualment hi han 226 vaixells representant 863,334 tones, destinats al comerç amb l'Amèrica llatina. Altres noves unitats han de reforçar aquesta flota. Hi ha en construcció 14 vaixells representant 180,000 tones, amb disposició de rebre cada un d'ells 300 passatgers.

MISCEL·LÀNIA

Els especuladors de Cardiff perden el crèdit

En el número passat ens feiem ressò de l'especulació de tonellatge que es feia a Cardiff i al qual dedicava un article el periòdic *Fairplay*. En dit article es veia com persones estranyes a l'armament intervenien en la compra de vapors. Sobre un total de 110 *cargos-boats* comprats pels armadors britànics des de primer de maig al 15 de juliol, 100 han estat adquirits per Societats de Cardiff, i d'aquestes 100 n'hi ha 90 que són de la propietat de societats els directors de les quals no pertanyien a l'armament abans la guerra.

Hi han certs fets que semblen indicar que s'anuncia la reacció i que els dies bons dels especuladors han passat. El públic no es deixa enganyar amb la mateixa facilitat davant les ofertes seductores de Societats darrerament en formació al país de Gales. En aquest sentit se senyala el fracàs complet d'una emissió de 100,000 lliures, llançada darrerament amb gran campanya de publicitat en els diaris del país.

La crisi carbonera i l'agitació obrera persistents a Anglaterra contribueixen certament a la desconfiança del públic, però es pensa també que els capitalistes s'han donat compte que aquestes empreses d'atzar, dirigides sovint per persones que no saben res dels negocis marítims, són exposades a una catàstrofe quan es produeixi la baixa inevitable del tonellatge i dels nòlits.

Borsa i Circol Marítims francesos

S'ha constituït a París, amb un capital provissional de 50,000 francs, una entitat anomenada «Borsa i Circol Marítims francesos» que començarà d'actuar el mes de setembre. El seu estatge és al carrer de Londres, 16, bis.

Cherbourg, port transatlàntic

La Companyia «Holland-America-Line», de Rotterdam, els vaixells de la qual fan escala des de molt temps a Boulogne-sur-Mer, es proposa deixar aquest port i instal·lar-se a Cherbourg.

També s'espera que a finals de mes rependran les escales els vaixells de la «Cunard».

Les drassanes de Saint-Nazaire

Les drassanes de La Loire, a Saint-Nazaire, construeixen actualment quatre vapors de 119 metres de llargada, amb destí als «Chargeurs Réunis» i un vapor de 9,000 tones, per a les «Messageries Maritimes».

L'engrandiment del port de La Pallice

S'ha establert un acord entre el Municipi i la Cambra de Comerç, per anar a l'execució dels treballs de millorament i extensió del moll de La Pallice.

El Municipi subvenciona l'obra amb dos milions.

Els sinistres marítims al mes de maig

El *Bureau Véritas* ha publicat la llista dels sinistres marítims senyalats durant el mes de maig de 1919, referents a tots els països.

L'estadística és la següent:

Pèrdues totals: Vapors: 2 alemanys, 3 americans, 1 austriac, 1 brasileny, 1 danès, italià, 12 anglesos, 1 xilè, 1 francès, 1 holandès, 2 japonesos, 2 noruecs. Total 28. Velers: 11 americans, 1 danès, 1 noruec, 1 espanyol, 17 anglesos, 2 francesos, 2 suecs. Total 35.

Causas de les pèrdues: Vapors: Topada, 1; abordatge, 3; incendis, 2; enfonçaments, 17; sense notícies 2; inutilitzats, 3. Total 28. Velers: Topades, 10; enfonçats, 11; abandonats, 2; sense notícies 4; inutilitzats, 1; abordats, 4; incendiats, 3. Total 35.

Les tarifes del port d'Anvers

L'antigua tarifa dels llocs fixes, al port d'Anvers, serà augmentada d'un cinquanta per cent. També, els llocs als molls de l'Ecalda que eren gratuïts, pagaran el mateix que els llocs de la dàrsena.

Tres llocs que perteneixien a Companyies alemanyes han estat concedits a la «Cunard Line», «Phe-nix Line» i «Lloyd Royal belga».

Noves drassanes a Gant

La Societat anònima dels transports urbans i veïnals pensa instal·lar unes drassanes per la construcció i apariació de vaixells, al nord de les instal·lacions marítimes, al llarg del Canal Gant-Ternenzen. El terreny que abarcaran serà de sis hectàrees.

Nova línia Ostende-Trouville-Santander

Aviat es crearà un servei marítim directe d'Ostende-Trouville-Santander, a raó d'una sortida setmanal.

El control dels vaixells anglesos

El representant parlamentari del «Shipping Controller», responen a una pregunta feta per un diputat a la Cambra dels Comuns, ha declarat que l'abolició de la requisita dels vaixells britànics — excepció feta d'aquells empleats per les necessitats de l'exèrcit i de la marina — és quasi terminada. S'ha substituït pel sistema de llicències de noliejament, reconegut necessari per assegurar les importacions indispensables al Regne Unit i no es pot dir per ara la data en la qual la marina mercant britànica podrà ésser lliurada completament de tot control de l'Estat.

El control de las construccions angleses

Lord Pirrie, controlador general de les construccions marítimes angleses, ha llicenciat la major part del personal del seu departament i ha deixat els locals que ocupava al ministeri de la Navegació, per ocupar novament els seus propis despatxos de «Cockspur Street», des dels quals continuarà dirigint el control de les construccions fins a la data, que es creu pròxima, en la qual resignarà les seves funcions i el servei quedarà suprimit.

Lord Pirrie va pendre la direcció del Control de les construccions de la marina mercant quan es va crear aquest servei, o sigui al moment més crític de la guerra submarina i quan es tractava de coor-

dinar l'activitat de les drassanes britàniques, a l'objecte d'intensificar la producció. La premsa és unànime en elogiar es resultats obtinguts gràcies a l'energia del gran constructor escocès.

Els serveis de Southampton a Nova Iork

La «White Star Line» rependrà aviat el seu servei Southampton-Nova Iork en les mateixes condicions que abans la guerra. Les primeres sortides les faran els vapors *Adriatic* i *Lapland*, a finals d'agost. Els dos paquebots faran escala a Cherbourg a l'anar i a Plimouth i Cherbourg al retornar.

L'*Olympic*, actualment a Liverpool, serà dut a Belfast per a sofrir el canvi i no rependrà el seu servei fins a finals de febrer.

S'anuncia també la pròxima represa de servei de l'«American Line».

El *Saint Paul* començarà a l'octubre els viatges de Southampton a Nova Iork i els altres tres paquebots de la Companyia estaran en disposició de navegar pel novembre o desembre.

La venda de vapors a Anglaterra

Segons el «Butlletí Tècnic del Bureau Véritas», han estat venuts a Anglaterra durant el mes de juny 38 vapors.

L'aixamplament del port de Gènova

El Consell Superior dels treballs públics d'Itàlia ha dictaminat favorablement el plànol d'aixamplament del port de Gènova. L'execució d'aquest plànol representa de vuit a vint-i-un kilòmetres la llargada dels molls, de 60 a 160 kilòmetres la llargada de les vies de ferrocarril i de 140 a 400 hectàrees l'espai de les dàrsenes. Les despeses són evaluades en 300 milions de lires.

El dragatge de mines

Els darrer draga-mines anglesos encarregats de la neteja dels camps de mines col·locades pels anglesos al llarg de la costa holandesa, han deixat el port d'Imuiden, anant-se'n cap a Anglaterra després d'haver terminat llur missió.

Les drassanes d'Holanda

El consolat general holandès a Hamburg ha informat a Alemanya que les cases estrangeres que tingut intenció de fer construir vaixells en drassanes holandeses, poden tenir la seguretat de que podran construir-hi així que tinguin enllestida la tasca actual.

Les relacions marítimes entre Alemanya i els Estats Units

El transport americà *Ceresan*, que pertany a la «Kerr Line», de Nova Iork, sortí el 5 d'agost d'Hamburg cap a Nova Iork, essent el primer vapor que fa el viatge directe entre l'Alemanya i els Estats Units d'ençà de la guerra.

L'«Atlantic and Pacific Steamship Corporation», de Nova Iork, prepara l'establiment d'una línia de comunicació directa entre Nova Iork i Hamburg.

El «Shipping Board» dels Estats Units

La dimissió de Mr. Hurley de president del «Shipping Board», dels Estats Units, anunciada des de fa dies, ha tingut efecte des de primer d'agost. El seu successor, el jutge Mr. Johan Barton Payne, de Chicago, ocupava abans un lloc important en l'administració dels ferrocarrils, després d'haver estat conseller del «Shipping Board».

El periòdic *Marine Journal*, de Nova Iork, en donar-li la benvinguda, diu: «Esperem que s'hauran terminat els canvis massa sovintejats en el personal del «Shipping Board». Els treballs i les responsabilitats d'aquest departament són llargs i complexes i els homes reconeguts com aptes per formar-ne part no poden gaudir gaire de l'experiència que el temps els permet adquirir. El «Shipping Board» té una tasca considerable a fer: elaborar una política marítima naval verament constructiva, l'adopció de la qual s'imposarà molt aviat, si volem que el país retiri el màxim dels beneficis que li permeten obtenir les condicions sota les quals el Congrés li dona un tonellatge considerable.»

Vaga a Nantes

A principis del mes de juliol passat, esclatà una vaga a Nantes, contra la «Companyia des Messageries», de l'Oest. Es tractava, naturalment, d'augment de sous. La Direcció de la Companyia digué que, donats els preus dels carbons, dels lubricants, etc., no podia accedir a un augment de salaris si el Departament (del qual reb una subvenció per determinats serveis) no l'autoritzava per augmentar els preus dels passatges i del transport de mercaderies.

La reclamació del personal de la Companyia fou portada amb certa habilitat i, finalment, el 12 de juliol, la vaga fou terminada i els serveis repesos. Els actuals salaris són de 550 francs pels capitans i 550 francs pel primers maquinistes i proporcionalment els demés.

Desenrotllament de les drassanes germàniques

Comparant la situació financiera actual de les drassanes germàniques amb la que es trobava la de 1913, hom troba que de divuit grans empreses, el capital en accions de les quals sumava la quantitat de 4.090.000 de lliures i que existien aleshores, hi ha actualment trenta Companyies amb un capital en accions, de 8.000.000 de lliures. És a dir, que la col·locació de capitals en la indústria de la construcció naval gairebé s'ha doblat, amb la particularitat que 2.450.000 lliures d'aquest increment ha estat capital dedicat a ampliar les Companyies que ja existien abans de la guerra. Segons es desprèn de les relacions publicades, les drassanes es troben en una magnífica situació, i diu l'*Hansa* que el desenrotllament pot considerar-se assegurat del tot. L'interès de les hipoteques ha estat reduït d'un 10 per 100 aproximadament: els fons de reserva ordinaris són gairebé una tercera part més grans que abans de la guerra: les reserves especials han estat gairebé quadruplicades, d'acord amb les taxes imposades per la legislació de guerra. El total de les reserves sumen actualment prop del 22 per 100 del capital en accions, mentre que en 1913 sumaven només que el 16 per 100. El dividend mig ha pujat de 4'8 per 100, a 10 per 100, aproximadament.

LA NAVEGACIÓ FLUVIAL

L'UNIÓ DE MARSELLA AL RIN

Mr. Maillat, enginyer de Grenoble, ha publicat importants declaracions relatives a la unió de Marsella al Rin, les quals extractem a continuació.

«Tothom està d'acord en que la via navegable que perllongarà el Ròdan ha d'ésser una gran artèria de tràfec internacional.

Es tracta, en efecte, d'assegurar a les mercaderies susceptibles d'admetre el transport per via d'aigua, l'accés el més ràpid i el menys oneros entre el Mediterrani i la vall del Rin, en relació immediata i directa amb tots els països de llengua germànica.

El Congrés de Grenoble no ha desconegut aquesta veritat evident. Les llargues i sovint vives discussions a que aquesta part del problema ha donat lloc són una prova de que l'alt interès de la via navegable del Ròdan com via de tràfec internacional ha merescut l'atenció de les grans collectivitats administratives i econòmiques de l'Est i del Sud-Est de la França.

La via navegable del Mediterrani al Rin ha de:

1.^a Servir el millor possible les regions industrials i agrícoles del Sud-Est i del Centre de França, es a dir, assegurar el millor possible el tràfec nacional interior o exterior.

2.^a Aconseguir pel camí més curt, més còmode, i restant el més temps possible sobre el territori francès, la gran regió industrial de la vall mitjana del Rin, escalonada pels centres econòmics principals de Mayence, Francfort, Colònia i Essen, i que s'extén també en les parts inferiors de les valls adjacents del Mosella, del Sarre, del Mein, del Ruhr, etc.

3.^a Arribar igualment a la vall del Rin, respondent a les condicions precedents, sense separar-se gaire de les vies navegables existents, en curs de construcció o simplement en projecte, que donen o donaran accés, ja sigui a l'Alemanya central i cap a la gran xarxa navegable dels rius alemanys, ja sigui pel canal del Mein, cap a Ratisbona, l'Austria alemanya, el nou estat txec-slovac i els països danubians.

Abans de l'armistici del 11 de novembre de 1918, quan la bandera alemanya flotava encara sobre l'Alsàcia i la Lorena, França podia tenir interès en donar la preferència al traçat Lió-Ginebra-Basilea, qui permetia arribar al Rin sense passar per territori alemany.

Després del retorn de l'Alsàcia i de la Lorena a França, el problema queda radicalment transformat ja que avui pot anar-se a buscar, ja sigui la regió industrial del Rin mitjà, ja siguin els confins de Suïssa, de Wurtemberg i de Baviera, sense deixar el territori francès, per un camí, a la vegada el més curt, el menys difícil i el menys costós.

En efecte, pel traçat franco-alsacià: Lion-Belfort-Mulhouse-Strasbourg-Kehl, tenim:

Llargada aproximada	595 kilòmetres
Sobre territori francès	595 »
Altitud màxima del desnivell. . . .	340 metres

Pel traçat franco-suís, es a dir, Lió-Ginebra-Aar-Basilea:

Llargada aproximada	692 kilòmetres
Llargada sobre territori francès. . .	190 »
Altitud màxima superior	500 metres

Del que resulta:

1.^a La llargada total d'aquest darrer traçat és superior de 15 a 16 per cent.

2.^a El desenrotlle de la via navegable sobre el territori francès, en lloc d'ésser la totalitat del recorregut, en representa, al màxim, la quarta part.

3.^a Després d'arribar a la frontera franco-suïssa, la seva altitud variarà alternativament d'una manera notable i constant.

Des de tots els punts de mira l'aventatge es manifesta clarament en favor del traçat Lió-Belfort-Strasbourg.

Es, demés, el de més fàcil i ràpida execució ja que aquest camí existeix ja. Es, doncs, menys costós, perquè d'una part es tracta d'engrandir simplement les obres existents i d'altra part, sobre tot el recorregut la via navegable es trobarà col·locada sobre amples valls de dèbils pendents on no trobarà cap accident comparable al conducte Seyssel-Bellegarde-Collonges.

...En fi, no es de dubtar que, fins sobre territori suís, l'establiment de la via navegable s'apartarà de molt grans dificultats.

Sembla, doncs, lògic que el congrés de Grenoble hagi decidit donar la preferència a la via navegable enterament francesa, igualment la més fàcil, la més ràpida i la menys costosa, es a dir, al traçat Lió-Belfort-Strasbourg.

¿Vol dir això que s'hagi d'abandonar definitivament la via navegable franco-suïssa? No ho creiem pas així, i res en les deliberacions del congrés sembla indicar-ho; resulta tant sols d'elles que la realització d'aquesta via navegable no podrà ésser intentada fins que la precedent sigui un fet.

EL CANAL DEL LOIRE AL RÓDAN

El projecte d'enllaç del Loire al Ròdan per un canal que relligués Roanne a Saint Etienne i Givors fou estudiat pel servei dels ponts i camins.

Després d'aquesta data, la Cambra de Comerç de Saint Etienne ha estudiat la qüestió sobre totes les fases, arribant a la conclusió que, entre els grans treballs d'utilitat pública, l'execució dels quals s'imposa en breu espai de temps, aquest projecte ha d'ésser classificat en primer terme. Sense parlar de la necessitat de reorganitzar i d'estendre la xarxa fluvial davant l'insuficiència de les vies fèrries pels grans transports, no hi ha ningú que pugui dubtar després de l'experiència d'aquesta guerra que l'interès general del país exigeix la conservació i el desenrotllament de les instal·lacions metallúrgiques del Loire, del Centre del Sud de França. Per fer ressor-

tir tota l'importància d'aquest problema, M. Voisin, president del Comitè dels hullers de França, preu com terme de comparació el canal del Centre que serveix les mines de Blanzay a Mont-ceau-les-Mines i els tallers del Creusot.

La regió entre Digoin i Chalon-sur-Saône, pot ésser comparada sota el punt de mira comercial, miner i agrícola com la que està compresa entre Roanne i Givors.

Serien al menys sis grans explotacions hulleres i una desena d'establiments metallúrgics, una quinzena de fàbriques de vidre i indústries diverses que caldrien posar en paral·lel.

Les construccions i les aglomeracions rurals són molt importants en el projectat canal.

Saint-Etienne té més de 150.000 habitants i les localitats veïnes doblen aquesta població. Finalment les riques planes de Forez tindrien la sortida que li manca.

La importància d'aquesta regió com centre de producció i de consum i el veïnatge de Lió, donen a aquesta via d'aigua una importància considerable. El tonellatge mig obtingut seria de dos milions de tones de transport.

Aquest canal escursa molt les distàncies actuals amb els grans centres. Essent a les acaballes el canal de Marsella al Ròdan, construïnt-se el canal lateral al Ròdan es tindrà un recorregut de més de 100 kilòmetres entre París i el Mediterrani.

Sense aquesta via d'aigua les indústries metallúrgiques del Loire no podrien desenrotllar-se i és per això que el Consell general demana la seva realització al Parlament, contribuint-hi en la mida que sigui possible.

LA CANALITZACIÓ DEL RIN

Segons *Le Petit Parisien*, el Rin, des de Basilea fins a Strasburg, és molt difícilment navegable. A l'hivern, els vaixells, a condició de no portar sinó mitja càrrega, pugen amb molta dificultat fins a Basilea. El restant de l'any, o sia durant vuit mesos, la navegació està totalment suspesa. Un projecte ideat per un enginyer alsacià, Remato Koechlin, que ha estat acceptat pel Consell Superior d'Alsàcia-Lorena i pels serveis francesos competents, reprèn, per dir-ho així, la navegació del Rin mitjançant la construcció d'un canal lateral a la vora esquerra, en terra alsaciana. Tot aquest projecte està basat en l'article del treball de pau que dona a França tota l'aigua del Rin d'una vora a l'altra sense cap viceversa a favor d'Alemanya. Un cop acabada la construcció del canal, s'establirà el moviment intens dels vaixells sense interrupció en trasbordar des de Basilea a Rotterdam, fent de Basilea un gran centre de navegació. Suïssa té, doncs, un interès considerable en la realització del projecte i encara més que totes les mesures estan preses perquè la navegació pel Rin pugui seguir en les condicions actuals durant tot el període de construcció. És clar que França treurà de tot això un benefici immens; però per important que sigui el desenrotllament de la navegació sobre el Rin i els canals afectes, els autors del projecte del canal lateral tenen idees més elevades. Es tracta primer de tot d'adaptar les forces hidràuliques del Rin i evitar així, en un termini el més curt possible, les crisis franceses i la crisi mundial del carbó.

El projecte de Koechlin preveu per a cadascuna de

les vuit rescloses del canal l'establiment d'un salt d'aigua de 10 a 13 metres d'alçada. El conjunt de la força motriu sostreta al Rin representaria uns 650 mil cavalls de vapor. Seria la força motriu més gran d'Europa, i es compta, per a començar, solament amb la primera d'aquestes preses, la de Kembs. Aquest salt podrà proporcionar ell sol prop de 100 mil cavalls. Aquesta força suprimirà, per dir-ho així, l'ús del carbó a la major part d'Alsàcia.

UNA ERRADA

En l'article titulat «El port de Barcelona», de don Jaurie Font Mas, publicat al número passat, aparegué una errada que convé aclarir, encara que suposem que el bon criteri del lector deuria subsanar-la. Allí aon deia:

«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 es pugui per l'antiquíssim procediment de la màquina d'abard i la carretella». Volia dir el cotó, perquè ningú pot admetre com certa semblant operació.

DIBUIXOS MARÍTIMS

Comencem en aquest número la publicació d'una notable col·lecció de dibuixos marítims originals del nostre volgut amic i col·laborador don Emerència Roig.

Estem segurs que els nostres lectors veuran amb gust aquestes reproduccions.

EL PORT D'ORÀ

Orà ha prosperat malgrat diluir-se l'esforç en ports secundaris, malgrat la distribució inepta de les vies fèrrees, malgrat, confesem-ho, la indiferència dels seus habitants. Orà prosperarà més encara i devindrà, en despit dels obstacles, de les oposicions i de les gelosies, el port més poderós de l'Àfrica del Nod, a causa del veïnat amb el Marroc, de la proximitat d'Espanya, per on caldrà que passin un dia o altre les grans vies circulars que es desenrotllin en torn del Mediterrani, el més bell itinerari de turisme de l'Univers.

Es ben cert que se'ns menaça amb ésser desposseïts i anorreats per Tànger.

Si no tinguéssim sobre Tànger més que l'aventatge d'una mar tancada on les marees es manifesten per desnivells despreciables, tindriem mil raons més per estar tranquils sobre el particular: Tànger podrà devenir el port de Fez encara que Rabat estigui més indicat; el que no serà mai es el port del Muluya. I la gran ruta terrestre per excel·lència de París a l'Àfrica, serà sempre la de París-Tolosa-Barcelona-València-Cartagena, perquè si fàcilment tracem les línies dretes sobre el paper, és molt més difícil traçar-les sobre el terreny quan han de travessar-se serres de granit.

Que se'ns deixi, doncs evolucionar en pau. Estem econòmicament més aprop de París que d'Alger. Precisament a causa de la identitat de la nostra constitució i de les nostres produccions no hem de canviar més que visites el més amicals possibles.

REVISTA DE NÒLITS

SITUACIÓ DE MERCATS I ÚLTIMES COTITZACIONS

Carbó.

Anglaterra:

La vaga de Yorkshire — que tanta pertorbació ha portat a l'Anglaterra en l'aspecte comercial i en el financer, així com als mercats consumidors que fins al present s'havien aprovisionat a la Gran Bretanya — sembla que ha arribat a son final.

Però seran necessàries setmanes i més setmanes abans la normalitat no regeixi de nou en les comarques productores afectades més de plé pels conflictes socials que en major o menor grau sofreixen totes les nacions.

Un dels perjudicis, i no pas despreciable, que causa tal estat de coses, és el de la immobilització desmesurada a que obliga a un gran quantitat de tonellatge. Les conseqüències immediates de tal immobilització les experimenten l'armador o el noliejador, pels qui un dia perdut representa un dany de unes 300, 400 o 500 £ o més, segons sigui el tonellatge del vapor en demores, representant per tant un dany quantios els paros de 3 i 4 setmanes i també més, tan freqüents en l'actualitat.

Però aquestes detencions lamentables, repercuteixen també en el mercat, al qual de fet se li sotstreu gran capacitat de transport com si no fos prou el que encara hi ha entretingut en serveis de caràcter nacional, que en els Estats Units solament, ascendeix a 2.500.000 tones.

Solament en els ports de Gales s'hi han trobat darrerament entretinguts uns 400 vapors, en espera de carbó tots ells, i una cosa per l'estil ha succeït en els altres ports.

Segurament que haurà de passar encara un bon espai de temps abans que les transaccions amb l'extranger no adquireixin la corresponent activitat. No desseguida s'arribarà a l'ordinària producció de carbó, sinó que serà lentament que això vindrà, i abans no s'autoritzi la lliure exportació de combustible, hauran d'ésser ateses les necessitats interiors, que han sofert un endarreriment.

I per tal motiu segueixen essent poques les operacions, especialment per a Espanya, i en quant als nòlits es mantenen sostinguts.

Les darreres cotitzacions que ens interessin, són: Clyde-Barcelona, vapor de 3.000 tones, 52 s. 6 d.; Cardiff-Vigo, vapor de 1.500 tones, 47 s. 6 d., i per a Bilbao 700 tones a 45 s.

Estats Units:

Aquest país està preparant-se enèrgicament per a consolidar-se en la categoria de país proveïdor de carbó, al costat de l'Anglaterra, a la conquesta de quin títol s'ha llançat decididament. Allí tampoc el deixen amb tranquil·litat els disturbis socials, que també hi són en abundància, però així i tot tenen una gran fe en l'avenir i animats per un gran optimisme han declarat que estan disposats a cobrir el déficit de combustible que experimenta Europa i que, segons els seus càlculs, es considera aquell de uns 40.000.000 de tones.

El temor que senten els productors és el de la manca de capacitat de transport, però el Govern els hi ha garantit que de tonellatge no els en mancarà.

Per a Espanya, no hi ha cap operació registrada.

Les últimes cotitzacions per a Europa són:

Norfolk-Est d'Itàlia, varis contractes entre 27 i 29 dòlars. En vapor disponible immediatament segurament que es pagaria per a igual destí a 30 dòlars. Itàlia atravesava una gran escassetesa de carbó i té molt tonellatge demanat.

Per Marsella s'ha contractat a 28 dòlars, vapor *Etna*, de 9.000 tones, i per tres viatges consecutius. Un vapor bilbaí de 7.500 tones, també per al dit port francès, ha estat noliejat a 26 ½ dòlars.

Astúries:

Voldríem parlar d'aquest mercat, però no ens atrevim a fer-ho per manca d'informacions que ens permetin un perfecte coneixement de la seva situació.

Cereals.

En aquests darrers dies hi ha hagut més activitat en els mercats argentins. S'han desvanescut les il·lusions d'un prompte i important descens en els nòlits, a conseqüència de les quals hi havia hagut cert retraïment en el mercat.

Es disposa de suficient tonellatge per a atendre a les demandes que es fan.

Els nòlits, en general, es mantenen al mateix nivell.

Per Espanya hi ha hagut un lleuger descens. S'ha contractat darrerament a 230 s.

El veler *Ibarzabal*, amb destí Espanya, opció França, ha estat noliejat a 200 pessetes.

Per al Continent es cotitza a 200 s. i per Anglaterra, viatge controlat, segueixen el 62 s. 6 d. coneguts.

Es calcula que a fi d'any hauran sortit sobre 1.000 vapors dels ports del Plata.

Mineral.

Camí de la normalitat el mercat anglès de carbó, és d'esperar que dintre de poc aniran en augment les transaccions en l'exportació de mineral, que per al present segueixen essent limitades.

Darrerament varis armadors anglesos, que tenien concertats viatges de carbó amb obligació contreta amb el seu Govern, de retornar amb mineral, han sol·licitat ésser rellevats d'aquest compromís en la impossibilitat d'efectuar el transport de carbó, base de tals viatges.

Com hem dit, el mercat segueix quiet, i els nòlits es mantenen en el mateix nivell.

Cartagena-Middlesbro, 19 s.; Agua Amarga-Ardrossan, 20 s.; Almeria-Clyde, 26 s.; Melilla igual destí, 26 s.; Bilbao-Glasgow, 24 s.; Barrow, 25 s.; Anvers, 35 s.; Huelva-New York (mineral de coure), 14 s.; i per a Charleston a 15 s.

General i per viatge.

Hi ha bastant demanda de tonellatge per als mercats de Extrem Orient, especialment per a Java, amb nòlits alts; Java-Anvers s'ha fet 425 s. carregament de copra i 315 s. per a sucre.

Del mateix origen a Holanda, 400 s., copra, i per a Dinamarca, igual mercaderia, 420 s. Per Anglaterra, 280 s., i per a Marsella, 260 s.

Manila-Londres, 200 s., i a 300 s. per al Continent.

Goma de Singapoore, per a Londres, a 140 s. tona de 50 peus cúbics i a 137 s. 6 d. per a Liverpool. Igual procedència i carregament per a New York, a 190 s.

Nitrats, Xili-Règne Unit, a 180 s., i per al Continent, 200 s. Bomlay Marsella, vapor espanyol de 4,200 tones a 220 s. tona pes mort.

Bangkok-Espanya i Portugal, a 260 s.

Mediterrani espanyol-Anglaterra, £ 6 els 100 peus cúbics

Time Charter.

Poques operacions i els nòlits sense alteracions d'importància.

Per a vapors anglesos segueixen els 25 s. per a diferents períodes.

Per a vapors d'altres nacionalitats s'ha cotitzat a 42 s. 6 d. per dotze mesos; a 47 s. 6 d. un vapor norueg per sis mesos; a 52 s. 6 d., tres mesos, tràfec general Mediterrani oriental; vapor americà a 9 ½ dolars.

CONGRÉS OCEANOGRÀFIC

Ja està acordada la data per a la celebració de la conferència internacional d'exploració científica del Mediterrani.

Aquesta Conferència es reunirà a Madrid el dia 17 de de. novembre vinent, i el ministre d'Instrucció pública està fent els preparatius necessaris per a donar a la reunió la importància que té.

A aquest fi s'ha dirigit al ministre d'Estat perquè aquest circuli les invitacions als diferents països que tenen costes al Mediterrani, amb l'objecte que acudi el nombre possible de representants.

L'acord que el Congrés científic es reuneixi a Madrid fou pres per l'Assemblea general celebrada a Roma en 1914, i ja s'hauria verificat de no haver-ho impedit la guerra europea.

Un dels invitats especialment serà el príncep de Mònac, els coneixements oceanogràfics del qual són universalment apreciats.

El ministre d'Instrucció pública, volent donar a l'acte la deguda solemnitat, l'ha fet coincidir amb la festa artístic-literària amb que es commemora el primer Centenari de la fundació del Museu del Prado.

Narcís Monturiol, inventor de la navegació submarina

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

(Continuació)

«Ahora bien; ¿qué nombre daremos a ese cúmulo de circunstancias que se atrevesaron para que la Reina no viese la prueba de navegación submarina? Recordemos, señores, que en aquellos días los festejos oficiales que se le ofrecieron, las exigencias de personas que con afán solicitaban ponerle de manifiesto los prodigios de nuestra industria y las bellezas de esta capital, dejaron apenas tiempo a la Corte para su preciso descanso. No hay más que ojear los periódicos de aquellos días para convencerse de esto. La antecámara de los estrados de la Reina, atestada de gente a quienes puede decirse daba audiencia en tropel; las muchísimas comisiones de todos los pueblos de la provincia, que acudían a ella en demanda, tal vez, de justicia, para tantas y tantas necesidades como agobian a este Principado, nos prohíben exhalar una queja, ni la más pequeña reconvención por no haber logrado satisfacer un deseo nuestro, y que lo era por otra parte, y muy justo, en la persona del primer dignatario del Estado.

«Esta Junta, después de lo dicho, abriga la íntima confianza de que el gobierno y la misma Reina se hallen decididos a proteger el invento de la navegación en cuanto sea dable, atendida la índole de las instituciones y el carácter de sus representantes. Mas no se encierra, no, aquí el todo de la confianza de esta Junta. Puede el gobierno proteger, puede el gobierno dar todo el impulso que el *Ictineo*

requiere; puede mostrarse digno del genio y el talento de los hombres de nuestra patria; pero, esta Junta, en lo que, por el momento, tiene más absoluta confianza, es con el apoyo de todos los actuales interesados. Los que han edificado la base de tan grandioso edificio podrán coronarlo poniéndole el remate. El problema está resuelto: lo más dificultoso de la obra, terminado.

«Así lo han previsto varios y respetables capitalistas de este país, y algunos, que por su saber y posición social, se han presentado al inventor, sin ninguna clase de sugestión por su parte ni por la nuestra, a ofrecerle su poderoso apoyo; apoyo que bien pudiera ser, señores, fuese atendido, si, como no esperamos, no nos bastasen nuestros solos y únicos esfuerzos. Empero no nos anticipemos.

«Nosotros creíamos, desde un principio, que una vez verificadas todas las pruebas que no dejan la menor duda acerca de la navegación submarina, y una vez gestionada con el gobierno la continuación de una sociedad anónima que nos proporcionase mayores desahogos, nuestro ensueño sería un empeño de fácil realización. Pero, señores, los capitales empleados en semejantes negocios, hoy por cierto no muy abundantes, se retraen de cooperar al adelantamiento de nuevas industrias y explotaciones. No le sirven de garantía alguna, ni la opinión del gobierno ni de sus intereses, con particulares,

en ninguna de las negociaciones. Una sociedad anónima cuyas listas de accionistas fuesen encabezadas con los nombres de la familia reinante, y por consiguiente con los títulos más elevados de la nobleza, no influiría en nada absolutamente para decidir en favor nuestro a los capitalistas que emplean sus fondos en semejantes negociaciones.

»Nuestras plazas comerciales buscan sus negocios por caminos *ya trillados*, y no diremos mucho si decimos que, salvo cortas excepciones, se preocupan muy poco del adelanto de las ciencias y de la protección de las artes, si éstas no les ofrecen segura e inmediatamente pingües beneficios, que no siempre, por otra parte, saben ver dónde se encuentran.

»Estas y otras poderosas razones nos han induci-

do, por ahora, a abandonar el proyecto de sociedad anónima, y nos han decidido a llevar a cabo, con nuestras propias fuerzas y los auxilios que de fuera puedan venirnos, la pronta e inmediata pesca del coral. Todo, al objeto de que esta sociedad no tenga entretenidos por más tiempo sus intereses sin que éstos les produzcan los pingües beneficios que están llamados a reportar.

Pero antes de presentar a ustedes el medio que considero más oportuno, pasará a dar a ustedes cuenta del estado en que se halla la recaudación e inversión de sus fondos, que son parte de 12,500 duros que debían aprontarse durante el año que comprende desde el 3 de junio pasado hasta igual día del próximo mes y año.

(Continuará)

CARLES MALLOL

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

RUPERT ANGLADA

Carrer Ample, 13-Tel. A 2238-Barcelona
PRIMERA A ESPANYA EN CONSTRUCCIONS DE CABLES METÀL·LICS
Especialitat en Ascensors, Montacargues, Maniobres de vaixells, Arts de Pesca, Ponts colgants, Suspensió de aparells d'il·luminació i Parallams

FILL D'EN RAMON A. RAMOS

Armador i Consignatari
Casa Sucursal a Melilla. Direcció Telefònica y Telefónica a Barcelona, RAMOS. A Melilla, ONRAMOS
Passeig de Colom, 19 — BARCELONA — Telèfon 205 A

LA UNIVERSAL

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

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.

Oyarvide, Cardona i Montserrat
Consignacions : Noliements : Duanes
Importació i Exportació

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

MARTIN, S. en C.

AGENTS DE ADUANA I CONSIGNATARIS
AMPLE, 30 i 32 — TELEFON 5292 A.

UNION UNIVERSELLE
SOCIETAT MÚTUA DE SEGURS MARÍTIMS DE MARSELLA

SUÑER I GAS

Agents generals per a Espanya
Ample, 25, 1.ª - Telèfon 454 A - Barcelona

EFFECTES NAVALS

JUST MARLÉS

Agent de The British Antifouling Composition & Paint Co. Ltd.
(London-New York), contractors to the Admiralty
Pintures submarines i especials per a vaixells de ferro i fusta
DESPATX: AMPLE, 38, pral. - Telèfon A. 2108

MOTORS MARINS "WOLVERINE,"

AGENCIA GENERAL I TECNICA

MOTORS NAVAL IBERO AMERICANA

Consulat, 2, 2.ª 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 prices.

Carrer de la Mercè, núm. 17 - BARCELONA

MAJÓ I PIÉ

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