

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 30 DE AGOST DE 1919

NÚM. 21

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

EL PROTECCIONISME MARÍTIM

La protecció a la indústria i el comerç és la base de la prosperitat d'aquestes dues branques de l'activitat d'un país. Hi han hagut molts grans homes partidaris del lliure canvi; però mai han pogut imposar llur voluntat per damunt dels proteccionistes. La protecció d'una indústria, però, cal exercir-la amb mètode, puix del contrari resulta ineficax i fins contraproduent.

En el número passat parlàvem de la situació en que es troba la indústria siderúrgica a Espanya. De la seva incapacitat en resulta un perjudici grandíol per les construccions navals i les indústries que l'afecten. Davant d'aquesta situació és lògic un règim proteccionista com el que hi ha a Espanya? L'aranzel, en aquest cas, en compte de proporcionar un increment marítim el dificulta, perquè fa impossible les importacions de primeres matèries que aquí no hi són o no abunden, i per tant no es pot establir la competència amb les construccions navals d'altres països.

No obstant, el que les empreses siderúrgiques espanyoles no donin l'abast a les necessitats del país, han trobat sempre una protecció desmesurada i això és un contrasentit que solament pot justificar el nostre sistema governamental, entregat per complet a les grans influències econòmiques.

Amb la manca d'acer, mai al nostre país es podran desenrotllar exuberants indústries, no ja solament la de construcció, sinó les seves anexas com són la maquinària i les calderes i per tant sempre haurem d'estar a la mercè de l'estranger perquè ens entregui aquest utilitatge a un preu molt elevat, perquè ha de sofrir el recàrrec aranzelari i amb la dificultat de poder-lo adquirir, si passen èpoques de crisi com l'actual en que aquestes comandes són quasi impossibles arreu del món.

Davant d'aquest quadre marítim, que respon a la realitat i que no poden ignorar alguns dels homes que avui governen, s'imposa un canvi d'orientació, provisional si es vol, però que s'adapti millor que ara a les conveniències del país. Una

lliure entrada d'aquests elements indispensables a la indústria marítima, no ja potser manipulats, sinó en brut, portaria, tal vegada, l'augment d'activitat d'aquest sector industrial, i d'aquest impuls en podria néixer l'estabilitat d'una indústria florent que seria digna, aleshores, de les mides protectores que la posessin a cobert de competències ruïnoses. Però, entretant ens trobem en la situació actual, d'un gran defalliment de marina mercant, tots els mitjans que en facilitin la seva creixença han d'ésser saludats amb la simpatia de tots, deixant apart els interessos particulars i egoistes que volen gaudir sempre d'un monopoli en perjudici dels interessos generals.

I aquest mateix sentit d'orientació hauria d'imperar en el que fa referència a l'adquisició de tonellatge. Tenim exemples recents i de veïnatge de com es resolen aquestes qüestions transcendents. França i Itàlia han sortit molt debilitades, però marítimament la nostra situació no és pas millor. Per a assolir el tonellatge indispensable, aquests països no han tingut altre remei que, al mateix temps que donaven impuls a les activitats pròpies, donar facilitats per a fer possibles les adquisicions a altres llocs, dictant regles transitòries que deixin de banda els sistemes proteccionistes que són indispensables en temps normals però que tanquen les portes en les èpoques difícils com les presents.

En canvi, és un contrasentit la manca de protecció que regulen les lleis d'emigració. Un país com Espanya que tant contingent d'emigrants dona anyalment no té una legislació adequada ni en favor de les Companyies ni dels emigrants. Si, pel contrari, mirem Itàlia, que té un problema d'emigració encara més intens que el nostre, veurem aleshores com el problema de l'emigració espanyola cal encarrilar-lo per camins que el posin més a cobert de les moltes malhaurances que la trista sort dels emigrants fa inevitables. Els pobres emigrants no es veuen solament desemparats als països estrangers, sinó que ho són a casa nos-

tra mateix. Tothom abusa de llur impotència i són objecte d'atropells que una inspecció d'emigració ben muntada hauria de reprimir enèrgicament. Així resulta que un aspecte de les qüestions marítimes que hauria de veure's protegit, no ho és, i en canvi ho són aquells dels quals Espanya no treu cap benefici d'aquesta preferència.

El problema proteccionista marítim, en totes les seves diverses ramificacions, és avui un dels assumptes importants a resoldre. No obstant, sembla talment que no existeixi, puix el mutisme que l'enrotlla li ofega tota possibilitat de vigoria.

R.

MANXESTER

DE COM UNA CIUTAT INTERIOR HA DEVENGUT UN PORT DE L'ATLÀNTIC

L'esperit emprenedor, la innovació i la tenacitat dels propòsits han estat sempre les característiques que han cimentat per a la Gran Bretanya una posició envejable entre totes les nacions del món.

Encara que aquestes característiques poden ser justament aplicades en major o menor grau a moltes altres parts del món fora del Regne Unit, és cert, segons ens demostra la història del comerç i de les invencions, que ha de dar-se a Manxester la distinció de ser el lloc on nasqué la idea de la fàbrica i de la màquina.

La major part de les indústries del món deuen llur origen a Manxester.

Durant algun temps Manxester fou pròspera, molt pròspera. Continuà en aquesta feliç situació fins que el comerç ultramarí començà a desenrotllar-se adquirint una intensitat com mai havia aconseguit. Aleshores Manxester tingué un brusc despertar. Trontollà al veure que el seu comerç emigrava a altres centres. El fet significatiu era el de que aquests llocs eren ports de mar. Manxester aleshores no era port de mar. No tenia canalització fins al mar. Les primeres matèries desembarcades a Liverpool havien de ser carregades novament en ferrocarril per a transportar-les a Manxester, des d'on novament tenien de descarregar-se i carregar-se per a distribuir-les pel territori. Cada manipulació d'una bala de cotó o d'una caixa de mercaderies costa diners i on hi ha moltes manipulacions, el cost total al cap de l'any és molt elevat. No ha d'estranyar, doncs, que Manxester restés estacionada i no obtingués el creixement de les ciutats ports de mar. Però una vegada reconegut aquest estat de coses no tardaren gaire els desperts cervells dels homes de negocis de Manxester a descobrir la solució del problema.

L'any 1882 es celebrà una reunió d'homes prominents a casa de Mr. Daniel Adamson. Fou aquesta una de les reunions més transcendents en els anys de Manxester. Poc imaginà la gent de la ciutat que d'aquell grapat de ciutadans pendria volada l'empresa que alteraria completament tota la història del seu comerç — empresa que convertí un districte decadent en una de les àrees més pròsperes de les Illes Britàniques. Aquesta fou la màgica del treball. En la reunió s'explicà que el cost del transport interior i les despeses de manipulació de mercaderies que tenien d'ésser innecessàries i inevitables estaven ofegant el comerç de Manxester d'una manera ràpida i segura. Hi havia un remei, l'únic, un canal

fins al mar, un canal que donaria pràcticament facilitats sense límit, amb una extensió per a grans i adequats magatzems. Respecte a aquests, el districte de Manxester reunia condicions que eren eminentment favorables i aquells homes previsors jutjaren, amb molta raó, que si es donava una sortida fins al seva importància, sinó en magnitud, entre els de Suez límits.

Aquests homes, una vegada fixada la naturalesa del remei, no perderen el temps. Començaren a treballar de seguida, a posar en pràctica el projecte que havia nascut de llur discussió: la construcció d'un gran canal de navegació destinat a figurar per la seva importància, sinó en magnitud, entre els de Suez i Panamà.

Hom pot formar-se idea de la urgència de l'acció immediata, per les declaracions respecte l'estat de decadència fetes a la Cambra dels Lords l'any 1884 per un dels emprenedors del canal. Féu constar que diverses empreses industrials, establiments d'enginyeria i fabricatives de New Cross Ward i Ancoats, districtes de Manxester, que havien cessat en llurs treballs o tancat llurs portes durant els deu anys anteriors, havien empleat uns 12,650 braços, els quals s'havien vist obligats a emigrar deixant carrers enters de cases buides.

El nombre de cases desocupades a Manxester i a Salford era major que el nombre de cases habitades en el suburbi de Stockport. Avui pot dir-se que, a pesar del gran nombre de cases construïdes des de que fou acabat el canal de navegació, és quasi impossible obtenir una casa a Manxester. És de notar que dintre d'un radi de 25 milles de Manxester hi ha avui una població de 3.778,765 comparada amb 834,000 en un radi anàleg de Bristol i 566,000 en un radi anàleg de Hull.

No es cregui que el projecte, a pesar de que era sòlid i pràctic, passés endavant sens forta oposició i quelcom d'escepticisme. Hi hagué qui considerà la idea com absurda. Els seus iniciadors sollicitaren del Parlament poders per a portar a efecte la construcció l'any 1883, però després d'un llarg debat fracassà el projecte de llei. No desmaiaren per això, puix tenien confiança il·limitada en llur criteri i els promovedors presentaren una moció anàloga l'any següent i altra vegada quedaren derrotats. Sense donar-se per vençuts, puix eren anglesos i sobre tot *lancasterians*, i convençut més que mai de la necessitat per a Manxester d'una sortida al mar, apel·laren per tercera vegada, i aquesta llurs esforços tin-

gueren èxit. Per un decret de 1885 s'autoritza la construcció del canal navegable de Manxester i el treball quedà finalment acabat com un monument etern a l'esperit públic i a la tenacitat de llurs creadors.

Manxester és avui un port en tota l'accepció de la paraula i el seu valor com a centre de distribució creix d'any en any.

El canal, des de que es terminà ha donat per resultat el reduir considerablement el cost del trànsit. Per a donar-ne una idea i palesa prova direm que s'ha fet constar autoritzadament, que l'estalvi al comerç en el transport de cotó cru des dels vaixells i la reexpedició dels articles, ja fabricats, als vaixells, és equivalent a un guany de, pel cap baix, mig milió de lliures esterlines l'any. En dies anteriors a la guerra s'obtenia ja una reducció de deu xelins per tona, en el cost dels embarcs dels filats de cotó cap a les ciutats del Continent, comparada amb les tarifes en vigor anteriors a la construcció de la ria fluvial. Aquestes xifres es refereixen a condicions normals, no a condicions de temps de guerra.

El Canal Navegable és un enorme dic que s'estén des d'Eastham fins a Manxester a una distància de 35 milles i és practicament ilimitada la seva capacitat per a augmentar les comoditats de l'ancoratge quan ho exigeixen les circumstàncies. Respecte a la navegació per aquest canal i per a indicar el tipus de vaixells que poden transitar-hi, direm que els vapors *Northumberland*, *Shropshire* i *Wiltshire*, de la «Federal-Huolder-Shire Linie», carreguen regularment a Manxester pels ports d'Austràlia i Nova Zelanda. Aquests vapors tenen 547 peus d'eslora per 63 peus de mànega i capacitat per a càrrega de 12.500 tones. En temps normals surten dels molls de Manxester línies regulars de vapors que donen als comerciants oportunitats d'embarcar directament cap als ports de Nord-Amèrica, Golf de Mèxic, Brasil, Austràlia, Bombai, Golf de Pèrsia, Alexandria, costa de Síria, Espanya, Suècia, Dinamarca, etc.

Es clar, per tant, que l'empresa ha estat més que justificada, i segons l'opinió actual d'homes capacitats per a jutjar en aquesta matèria, el Canal Navegable de Manxester, rendirà en el futur majors beneficis encara a la ciutat, i als districtes que serveix, i als armadors que utilitzin els seus molls.

El Ministeri de Comerç publica les estadístiques, en l'actualitat, d'informació i exportació de les diverses parts del Regne Unit en les quals es demostra que Manxester ocupa el quart lloc entre els ports, pel valor de les mercaderies manifestades.

El veritables dies, diferents dels del Canal, estan tan completament equipats amb acomodació i accessoris del més modern caràcter, construïts a propòsit per a estalviar temps i diner, reduint considerablement el cost d'atràc, càrrega i descàrrega. Hi ha 120 acres (unes 48 hectàrees) d'espai marítim; sis milles i mitja de molls, la Companyia posseeix 140 milles de línies fèrrees.

Pot ser d'interès general el donar aquí unes quantes dades respecte a l'acomodació al llarg dels molls. Per exemple: hi ha una sèrie de 12 magatzems de trànsit d'un pis: 1 de dos pisos; 6 de tres pisos, 5 de quatre pisos i 14 de cinc pisos i pot assumir-se molt raonablement que les condicions després de la guerra, necessitaran augmentar considerablement

aquests, en vista del creixement probable del comerç amb el port.

Una part d'un d'aquests magatzems de trànsit ha estat equipada amb aparells refrigerants: aquesta cambra té per objecte guardar la carn congelada i altres productes que es poden fer malbé. Hi ha dos elevadors de grans cada un dels quals té una capacitat de 40.000 tones en els quals es poden descarregar, directament dels vaixells, els carregaments de gra.

El segon d'aquests, situat a l'extrem del dic número 9, s'ha completat durant el període de la guerra, i una de les seves peculiaritats més curioses és que el gra pot descarregar-se dels vaixells en el mateix dic número 9 sobre tres bandes conductores en els subterrànies del costat nord i sobre altres tres, en el costat sud del dic, des d'on es condueix a l'elevador. Per mitjà d'aquesta disposició es pot fer que sis vaixells descarreguin gra, el qual es rep simultàniament a l'elevador.

Hi ha en els molls 53 grues hidràuliques, 64 a vapor i 130 elèctriques; existeixen també dipòsits per ús dels comerciants que no desitgen retirar de seguida els seus carregaments.

Els directors tenen per norma el proveir constantment major local, i és just deduir d'això que els armadors i carregadors, cada dia més nombrosos, s'aprofitin de les facilitats que ofereixen el Canal i els seus molls, per la senzilla raó del beneficiats que surten fent-ho així. Entre les més recents adicions, pot mencionar-se la d'un dipòsit de trànsit de dos pisos en el moll número 8.

Respecte a l'acomodació de dies secs en el Canal per la reparació de vaixells, la Companyia de Dies Secs de Manxester (*Manchester Dry Docks Company, Ltd.*) la proveeix àmpliament.

La Companyia del Canal Navegable de Manxester és a l'ensems una Companyia de ferrocarrils i té medís per a distribuir el tràfec del ferrocarril de l'Empresa i portar a cap tots els serveis d'una Companyia terminal als molls de Manxester, rebent i entregant el tràfec de les Companyies i a les Companyies de ferrocarrils dels respectius empalmes. En aquest treball s'empleen 50 locomotores.

Donarem unes xifres interessants respecte a l'abaratament de tarifes. Abans que els promotors del Canal Navegable comencessin els seus treballs, ni les *Mersey Docks*, ni la Junta del Port, ni les Companyies de ferrocarrils, feren cas de les repetides peticions del comerç per a que es reduís — l'adquisició de cotó des del vaixell a la fàbrica i l'adquisició de mercaderies ja fabricades fins el vaixell exportador. Però mentre es debatia en el Parlament el Projecte de Llei del Canal Navegable, els Drets de Moll i Plaça de Liverpool, foren reduïts des de 3 s./6 d. a 3 s./ per tona i més tard, quan ja el Canal fou obert al tràfec, es reduïren de nou els drets fins a 2./ la tona.

Les tarifes del ferrocarril també es modificaren en favor del comerciant, tant respecte al nòlit entre Liverpool i Manxester, com entre altres ciutats veïnes.

A pesar d'aquestes reduccions, la Companyia del Canal es trobà en condicions de posar en vigor tarifes que foren més favorables als carregadors i comerciants i pogueren aconseguir un augment segur en els ingressos nets de l'Empresa.

La història del Canal Navegable de Manxester, res-

taria incompleta sinó féssim una lleugera referència a les mercaderies que es descarreguen en els seus molls. Essent el cotó una de les primeres i més importants indústries del districte, compendrem la raó per la qual aquest article forma la més gran partida del negoci. Anualment es descarreguen en els molls de Manxester grans quantitats procedents d'Amèrica, Egipte i les Índies Orientals.

En Frafford Park, adjacent al Canal, s'ha erigit un enorme magatzem de formigó armat dividit en «Seccions» o «Arques». En aquestes arques s'amagatzema el cotó. Aquest magatzem està provist d'instal·lacions de monitors-ruixadors amb doble proveïment d'aigua. També està provist de grues movibles, aèrees, elèctriques i lleugeres, les quals ofereixen un medi excel·lent per a pesar i classificar ràpidament. Aquí les manipulacions es redueixen a un gran mínim perquè les mateixes grues serveixen tant per a les «arques» i les plataformes operadores sota cobert, com pels auto-camions, carros i vagons de ferrocarril a l'exterior.

Ja hem mencionat anteriorment com s'amagatzema el gra, el que constitueix una part gran i creixent del comerç de Manxester. El mateix passa amb la fusta. Per l'amagatzematge d'aquesta, s'utilitza un gran espai adjacent al dic núm. 3. En els molls es descarreguen anualment entre 400,000 500,000 tones.

Manxester ocupa el lloc immediat a Londres en el comerç d'importació, magatzematge i distribució

de petroli. Aquest fet té molta significació pels aventatges del Gran Canal, doncs Manxester deixa en darrera en l'actualitat a Liverpool en les proporcions del comerç de petroli.

També s'importen i exporten fruites, pasta de fusta, paper, bestiar, carn congelada i altres moltes mercaderies.

No ha de perdre's de vista un punt molt important, que és l'immens benefici que poden obtenir els fabricants que tinguin la sort d'adquirir solars adjacents al Canal amb el propòsit d'edificar fàbriques. No es necessiten ponderar els aventatges de descarregar les primeres matèries i l'embarc dels gèneres fabricats tant al peu de la fàbrica. Que tals facilitats són apreciades pels fabricants previsors, es deixa veure pel fet de que varies empreses importants s'han establert en les proximitats del Canal, entre les que es contenen les fàbriques de Ciment Portland de Sork Ellesmere, les noves fàbriques de la Unió Salinera (Salt Union) de Juncorn i les fàbriques de la Companyia de ferro i acer Sartington (The Sartington Steel and Iron Company) de Irlam. En els molls de Manxester s'han establert la indústria farinera i altres varies; i progressen la major part d'indústries anàlogues. Algunes Companyies manufactureres estan adquirint ràpidament solars en aquestes condicions tan favorables, i estan assegurant així posicions estratègiques per a la gran ofensiva mercantil del pèrvindre.

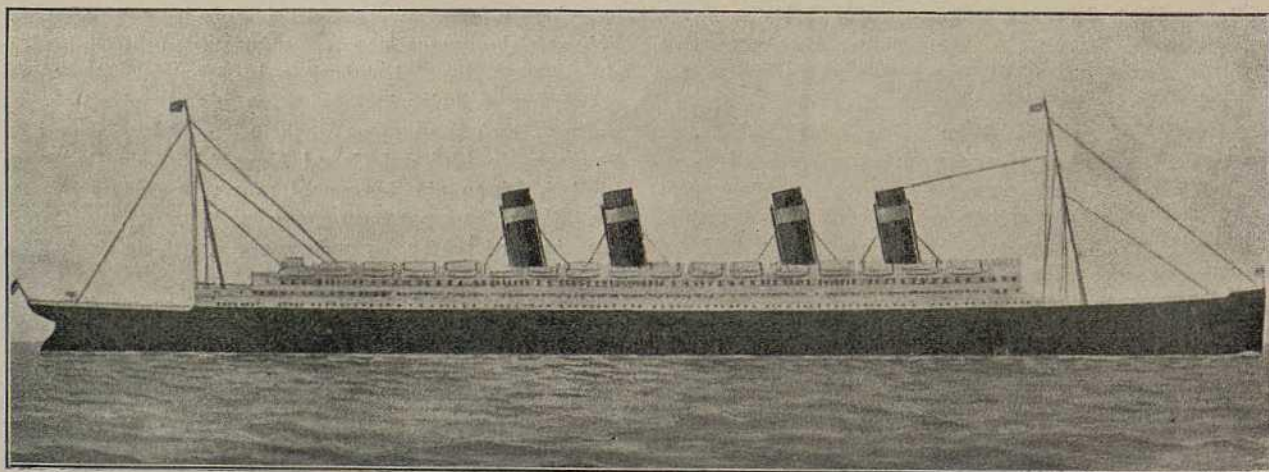
TRANSATLÀNTICS GEGANTINS

Dos nous transatlàntics més grans que cap dels que actualment fan la travessia de l'Atlàntic en quatre dies s'estan construint per la Shipping Board. Cada un d'aquests nous vaixells tindrà 1,000 peus de llargada, assolirà una velocitat de 30 nusos i serà equipat per a ésser utilitzat en qualitat de vaixell mercant destroyer, en cas de guerra. Els projectes dels dos vaixells són ja del tot enlestits i la construcció no trigarà gaire a començar-se. Hi ha la intenció de construir expressament per ells un port

especial a Fort Pond Bay, L. S., i és molt possible que més endavant es construeixi una parella de vaixells similar a aquesta.

Aquests vaixells tindran cinquanta peus més de llargada que el famós *Leviathan*, que actualment és el vaixell més gran del món, i desplaçaran un tonellatge brut de 55,000 tones.

Hi haurà instal·lacions per a 1,000 passatgers de primera, 800 de segona i 1,200 de tercera. El total de la tripulació, incloint-hi l'oficialitat, serà d'un



Un dels transatlàntics construïts per la U. S. Shipping Board. Aquests vaixells faran la travessia en quatre dies i portaran 3,000 passatgers i 1,000 homes de tripulació. Són de 55,000 tones pes brut i fan 1,000 peus de llargada

miler d'homes. Portarà fogaines amb combustible d'oli, amb provisió per a 7,000 milles, la qual cosa permetrà fer el viatge per l'Atlàntic sense haver-se de proveir d'oli pel camí. Serà mogut per quatre grans propulsors i portarà màquines de 110,000 cavalls.

En previsió que puguin ser transformats en vaixells de guerra auxiliars, portarà lloc per a emplaçar canons a proa, i la popa podrà transformar-

se de manera que permeti instal·lar-hi aeroplans.

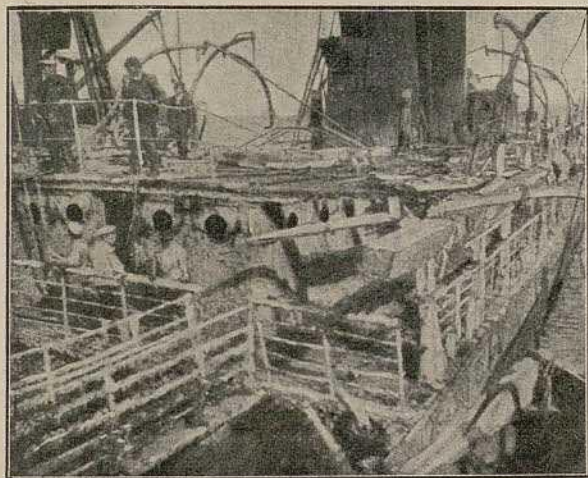
La construcció d'un port especial a Fort Pord Bay, Montank Point, representaria una quantiosa despesa, però l'anunci del Board diu que un profund port natural s'habilitarà a aquell indret i afegeix que utilitzant aquest punt el viatge a Plymouth, Anglaterra, es reduiria a 118 milles, essent la distància total de 2,878, mentre que la que hi ha, partint de New York City, és de 2,996.

SALVAMENT DEL VAIXELL DEL CAPITÀ FRYATT

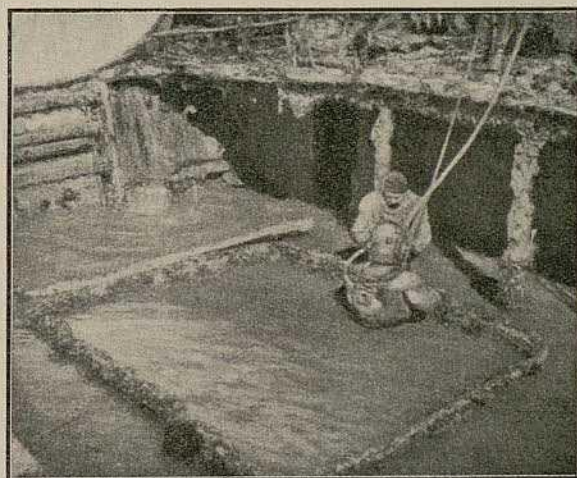
EL VAIXELL NAUFRAGAT MÉS PESANT QUE HA ESTAT HISSAT AMB CABLES METAL·LICS

El 4 d'agost, l'Almirallat Anglès realitzà el salvament del vapor *Brussels* a Zeebrugge. Aquest és el vaixell de més tonellatge extret de l'aigua amb cables

Després d'una estrabada formidable el vaixell naufragat fou arrencat del fons. El vaixell, degut a la llarga estada al fons de l'aigua, ha sortit cobert d'algues



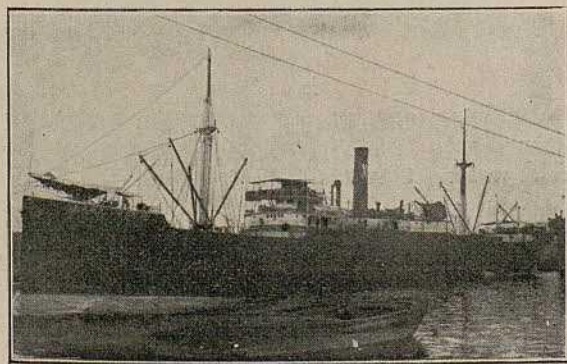
La coberta del *Brussels*, revestida de molsa i algues marines



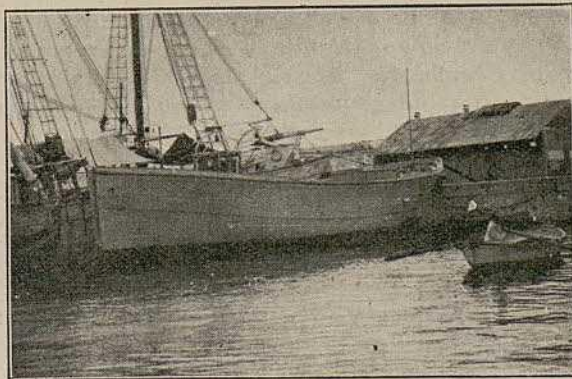
Disposant-se a explorar la cambra de màquines del *Brussels*

i ha estat la primera ocasió en la qual quatre gabarres han carregat un vaixell. Aquestes gabarres foren col·locades dues a cada costat del naufrag, passant per sota de la quilla sis potents cables metàl·lics.

marines i tot ple de penjolls de molsa. Els alemanys, després de la captura del capità Fryatt i del seu vaixell, el portaren a Zeebrugge, i quan varen haver d'abandonar aquest port, enfonsaren el *Brussels*.



El nou vapor *Cabo Creux* (ex-*Gordejuela*), de la C.^a Ibarra, construït a les drassanes del Nervión



Pallebot de 200 tones, construït a la platja de Can Tunis

RUTES COMERCIALS ULTRAMARINES ESTABLERTES PEL SHIPPING BOARD

El Shipping Board, dels Estats Units, té actualment 829 vaixells de 4.248,973 tones de pes mort, dedicades al comerç marítim general, sense comptar més de 2.500,000 de tones que encara presten servei de guerra per l'exèrcit i l'armada i contribueixen al tràfec civil ultramarí en ajuda del proveïment de subsistències. El Board ha establert i té en activitat xexanta dos serveis regulars de transports de càrrega a les rutes comercials que han estat obertes durant els últims sis mesos com un dels primers passos vers l'utilització del tonellatge alliberat dels serveis de guerra, en l'obra de la pau. Hi ha 174 vapors de 1.351,305 tones de pes mort dedicat a les rutes comercials a les que s'ha donat un servei regular de càrrega. La resta de la flota comercial és dedicada a la càrrega general i al servei de *tramp*. Altres rutes seran obertes i molts altres vaixells utilitzats, tant del tonellatge alliberat dels serveis de guerra i del servei d'ajuda al proveïment de subsistències, com per les remeses de vaixells construïts de nou.

El servei regular dels transports actualment en actiu des dels Estats Units, comprèn les quatre parts del món i no hi ha un port important del món que no estigui tan ben servit per aquesta xarxa de serveis regulars com per qualsevol altre mitjà de transport ultramarí. Aquests serveis tenen el gran avantatge d'oferir en molts de casos diferents ports de sortida, permetent al carregador triar els ports del Nord i del Sud de l'Atlàntic, del Golf o del Pacífic, la qual cosa pot escursar de molt el transport terrestre i, per tant, reduir considerablement els preus de les mercaderies que s'introdueixin als mercats. L'avantatge d'obrir serveis regulars de transport en aquestes rutes és que, per endavant, dona als carregadors la data de les sortides dels ports ultramarins i la del dia d'arribada, de manera que poden vendre, per endavant, amb una raonable seguretat, de que les mercaderies arribaran dintre el termini fixat.

El Shipping Board, dels Estats Units, s'encarrega de proporcionar als carregadors o a qualsevol persona interessada, sobre demanda, una llista de les futures sortides de cada una de les rutes establertes. El Board també enviarà als industrials, associacions, cambres de comerç i altres entitats comercials i comerciants que ho sollicitin, informacions referents a la inauguració de noves línies de serveis de passatgers, com també les taxes de nòlits i altres informacions referents al transport de materials i condicions de qualsevol port d'entrada del món.

Els serveis regulars de cargo generals establerts actualment són:

Argentina i Uruguai (escales a Montevideo, Buenos Aires, La Plata i Rosario).

De New York a l'Argentina

Setze vapors de 5,000 a 9,000 tones de pes mort, de 10 a 12 nusos. Sortides setmanals.

De Boston a l'Argentina

Cinc vapors de 4,200 a 9,000 tones de pes mort, de 9 1/2 a 11 1/2 nusos. Sortida cada tres setmanes.

Mobile, Ala a l'Argentina

Dos vapors de 5,075 i 6,200 tones de pes mort, de 11 nusos. Sortides bimensuals.

De New Orleans a l'Argentina

Quatre vapors de 7,500 a 9,000 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides mensuals.

Wilmington, N. C. a l'Argentina

Quatre vapors de 7,500 a 9,000 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Charleston, S. C. a l'Argentina

Quatre vapors de 7,500 a 9,000 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Savannah, Ga., a l'Argentina

Quatre vapors de 7,500 a 9,000 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Brunswick, Ga., a l'Argentina

Quatre vapors de 7,500 a 9,000 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Jacksonville, Fla. a l'Argentina

Quatre vapors de 7,500 a 9,000 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Nord del Brasil (escales a Pernambuco, Maceo i Bahia).

New York al Nord del Brasil

Dos vapors de 5,075 tones de pes mort cada un, de 10 nusos. Sortides cada sis setmanes.

Centre-Brasil (escales a Rio i Santos).

New York a Rio i Santos, Brasil

Nou vapors de 5,075 a 8,650 tones de pes mort, de 10 a 10 1/2 nusos. Sortides cada deu dies.

New Orleans a Rio i Santos, Brasil

Un vapor de 5,075 tones, 10 nusos. Sortides mensuals.

Wilmington, N. C. a Rio i Santos, Brasil

Tres vapors de 5,075 a 7,500 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Charleston, S. C. a Rio i Santos, Brasil

Tres vapors de 5,075 a 7,500 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Savannah, Ga., a Rio i Santos, Brasil

Tres vapors de 5,075 a 7,500 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Brunswick, Ga., a Rio i Santos, Brasil

Tres vapors de 5,075 a 7,500 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Jacksonville, Fla., a Rio i Santos, Brasil

Tres vapors de 5,075 a 7,500 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Costa Occidental de Sud d'Amèrica (de Guayaquil, Colombia a Valparaiso, Xile).

New York a Valparaiso, Xile

Cinc vapors de 5,075 a 6,982 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides quinzenals.

New Orleans a Valparaiso, Xile

Un vapor de 4,185 tones de pes mort, de 9 nusos. Sortides bimensuals.

Nord d'Àfrica i Egipte.

De New York a Egipte

Dos vapors de 4,000 i 5,075 tones de pes mort, de 10 1/2 nusos. Sortides mensuals.

Índies Orientals holandeses.

De New York a les Índies orientals holandeses

Cinc vapors de 6,500 a 9,800 tones de pes mort, de 10 a 11 1/2 nusos. Sortides mensuals.

Índia.

De New York a Bombai i altres ports índics

Dos vapors de 7,500 tones de pes mort de 10 1/2 i 11 1/2 nusos. Sortides bimensuals.

Espanya (escales a Barcelona, València, Càdix i Sevilla).

De New York a Espanya

Tres vapors, un de 9,000, un de 5,875 tones de pes mort i un altre de més petit. Sortides mensuals.

Dantzig.

De New York a Dantzig

Un vapor de 5,075 tones de pes mort de 10 1/2 nusos. Sortides bimensuals.

Constantinoble i ports del Mar Negre.

De New York a Constantinoble

Dos vapors de 7,300 i 9,600 tones de pes mort, de 11 1/2 nusos. Sortides cada sis setmanes.

Àfrica Occidental.

De New York

Tres vapors de 6,200 a 8,800 tones de pes mort, de 10 1/2 nusos. Sortides mensuals.

Àfrica del Sud.

De New York

Dos vapors de 6,100 i 7,500 tones de pes mort, de 9 i 11 1/2 nusos. Sortides bimensuals.

Austràlia i Nova Zelanda.

De New York a Melbourne

Tres vapors de 8,594 a 9,600 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides mensuals.

Xina, Japó i Filipines.

De New York a Xina i Japó

Tres vapors de 7,500 a 9,600 tones de pes mort, de 10 a 11 nusos. Sortides cada sis dies.

De Sant Francisco a Xina i Japó

Quinze vapors de 8,800 tones de pes mort, de a 12 nusos. Sortides cada deu dies.

Servei Europeu Trans-pacífic (escales a Yokohama, Kobe, Shanghai, Hongkong, Manila, Singapur i Calcuta).

De Sant Francisco als Ports orientals i Europa

Dos vapors de 8,800 tones de pes mort, de 11 nusos. Sortides mensuals (s'ha augmentat els vaixells que fan aquest servei).

Gènova.

De New York

Un vapor de 7,653 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides cada deu setmanes.

De Baltimore

Un vapor de 8,600 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides cada deu setmanes.

Grècia.

De New York als Ports de Grècia

Dos vapors de 6,800 tones cada un, de 10 1/2 nusos. Sortides mensuals.

Londres.

De New York

Sis vapors de 9,600 a 11,800 tones de pes mort, de 10 1/2 a 14 nusos. Sortides quinzenals.

De Filadèlfia

Tres vapors de 6,430 a 9,000 tones de pes mort, de 10 1/2 a 11 nusos. Sortida cada tres setmanes.

De Baltimore

Dos vapors de 8,800 a 9,100 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides mensuals.

De Norfolk, Va.

Un vapor de 7,500 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides cada deu setmanes.

Liverpool.

De New York

Sis vapors de 7,600 a 12,000 tones de pes mort, de 10 1/2 a 11 1/2 nusos. Sortides quinzenals.

De Boston

Dos vapors de 3,500 a 4,200 tones de pes mort, de 9 1/2 i 10 nusos. Sortides mensuals.

De Filadèlfia

Cinc vapors de 7,500 a 10,600 tones de pes mort, de 10 a 11 1/2 nusos. Sortides quinzenals.

De Baltimore

Un vapor de 8,800 tones de pes mort, de 11 1/2 nusos. Sortides bimensuals.

De Norfolk, Va.

Un vapor de 8,595 tones de pes mort, de 11 nusos. Sortides cada deu setmanes.

De Galveston, Texas

Un vapor de 9,410 tones de pes mort, de 10 1/2 nusos. Sortides bimensuals.

Glasgow.

De New York

Tres vapors de 7,000 a 8,554 tones de pes mort, de 10 1/2 a 11 1/2 nusos. Sortides mensuals.

Havre.

De New York

Quatre vapors de 6,850 a 9,600 tones de pes mort, de 9 1/2 a 11 nusos. Sortides quinzenals.

Burdeus.

De New York

Tres vapors de 7,400 a 8,800 tones de pes mort, de 10 1/2 a 11 nusos. Sortida cada tres setmanes.

De Boston

Dos vapors de 8,568 i 9,600 tones de pes mort, de 10 1/2 i 11 1/2 nusos. Sortides mensuals.

De Baltimore

Un vapor de 8,800 tones de pes mort, de 11 nusos. Sortides cada nou setmanes.

Marsella.

De New York

Dos vapors de 7,467 i 9,600 tones de pes mort, de 10 i 11 nusos. Sortides mensuals.

Anvers.

De New York

Set vapors de 7,500 a 9,000 tones de pes mort, de 10 1/2 nusos. Sortides mensuals.

De Boston

Dos vapors de 8,800 tones de pes mort, de 10 1/2 nusos. Sortides mensuals.

De Filadèlfia

Un vapor de 18,554 tones de pes mort, de 10 1/2 nusos. Sortides bimensuals.

De Baltimore

Un vapor de 10,027 tones de pes mort, de 10 1/2 nusos. Sortides bimensuals.

Rotterdam.

De New York

Deu vapors de 7,500 i 9,300 tones de pes mort, de 10 a 12 nusos. Sortides setmanals.

De Filadèlfia

Dos vapors de 7,500 i 9,300 tones de pes mort, de 11 i 11 1/2 nusos. Sortides mensuals.

Copenhagen i Gotienburg.

De New York

Deu vapors de 5,000 a 11,800 tones de pes mort, de 9 a 11 nusos. Sortides quinzenals.

Indies Occidentals.

Wilmington, N. C. als ports de l'Índia Occidental

Dos vapors de 3,100 i 3,280 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides bimensuals.

Charleston, G. O. als ports de l'Índia Occidental

Dos vapors de 3,100 i 3,280 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides bimensuals.

Savannah, Ga., als ports de la Índia Occidental

Dos vapors de 3,100 i 3,280 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides bimensuals.

Brunswick, Ga., als ports de l'Índia Occidental

Dos vapors de 3,100 i 3,280 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides bimensuals.

Jacksonville, Fla., als ports de l'Índia Occidental

Dos vapors de 3,100 i 3,280 tones de pes mort, de 10 nusos. Sortides bimensuals.

VARIA**Fusió de Companyies**

S'anuncia de Nova Iork la constitució de l'American Ship and Commerce Corporation, que va a reprendre la Societat de les drassanes William Cramp and Sons, de Filadèlfia, i la Kerr Navigations Company, de Nova Iork.

Compra de vaixells

La flota mercant del Govern australià s'augmentarà de dos vapors de càrrega de 22,500 tones cada un i que tindran una velocitat de 15 nusos, els quals han estat encarregats a Anglaterra a William Beardmore and Co. a més, sis vapors de 12,000 seran posats en construcció a les drassanes australianes. Sense tenir en compte altres vaixells actualment en drassana, en diversos països, es tracta doncs, d'un augment de 17,500 tones de la flota de Commonwealth.

LA NAVEGACIÓ AÈRIA

INAUGURACIÓ DEL CORREU AERI DE TOULOUSE A CASABLANCA, AMB ESCALES A BARCELONA, ALACANT, MÁLAGA I RABAT

De tots els esforços que l'home ha fet per a dominar la Naturalesa, cap ha tingut un èxit més esclatant ni aplicacions pràctiques més positives i extenses que la conquesta de l'aire com element de navegació.

Actualment les rutes aèries s'obren en totes direccions de la terra, facilitant les relacions entre els pobles més allunyats i fent possibles les més arriscades empreses.

Es innegable que la guerra ha estat un excitant poderosíssim del valor i de la fantasia, i ha habituat als nautes de l'aire a tota mena de perills i a les aventures més temeràries. No fa gaires anys que el mantenir-se uns quants minuts enl'aire i fixar una ruta ben modesta era un problema formidable; avui, navegant per l'aire es va on es vol, es juga a dos mil metres d'alçària i es fan tamborelles damunt dels núvols. Finalment ha arribat l'hora de les grans aplicacions pràctiques en les relacions internacionals. L'activitat en aquest ram de la navegació és tanta que no passa dia que d'un indret o altre del món no es rebí la notícia d'una nova aventura prodigiosa. Durant la darrera setmana l'atenció del món va estar fixa unànimement en el viatge del *Goliath*. Aquest aeroplà gegantí fou construït per a dedicar-lo especialment al gran turisme. Abans d'empendre el viatge al Senegal havia fet diversos viatges de París a Londres i de París a Bruselles, recorrent en total més de quaranta mil quilòmetres.

El dispositiu del *Goliath* permet portar catorze passatgers, dels quals, dotze van instal·lats a l'interior d'una carrosseria tancada, amb confortables seients disposats als costats d'un passadís de circulació.

L'aparell fa 14 metres de llarg per uns 28 d'envergadura. Buit, pesa 2,000 quilos i pot portar 2,000 quilos de carrega útil i 500 de combustible. Funciona amb dos motors de 260 cavalls cada un.

El *Goliath* sortí de Toussus-le-Noble el dia 11 d'agost a les 12 de la nit, arribant a Casablanca, d'un vol, al mateix dia a les 6'30 de la tarda.

Durant el trajecte el tinent Bossontrot estigué en comunicació constant amb terra, per la telegrafia sense fils, menys durant un trajecte de 300 quilòmetres del centre d'Espanya. A l'aterrissar a Casablanca portava 355 litres d'essència, 20 litres d'oli i 6 d'aigua. Els motors funcionaren sense cap interrupció

a 1,300 revolucions i l'aterrissatge s'efectuà sense dificultats.

El 15, a les quatre de la tarde sortí de Mogador, el 16, a la 1'45 passà per Port-Etienne i a les 5'45 comunicà amb Dakar, preguntant la direcció del vent. A partir d'aquesta hora es deixen de rebre notícies de l'avió durant set dies. Finalment, el 24 es rebé la notícia que el *Goliath* havia estat trobat a uns 100 quilòmetres al Nord de Dakar amb tots els passatgers bons i sans. El *Goliath* hagué d'aterrissar a conseqüència d'una avaria a l'hèlix que ja havia sofert a Casablanca.

Les dades següents donen idea dels progressos realitzats en aquest ram de la navegació aèria en poc més de deu anys.

El 13 de gener de 1908, H. Farman volà un quilòmetre en circuit tancat en 1 m. 8 s.; el 25 de juliol de 1909, Bleriot travessà el canal de la Mànega (40 quilòmetres) en 17 minuts; el 7 de març de 1911, Renaux, amb un passatger vola de París a Puy-de-Dôme; el 10 de juny de 1913, Brindejone vola de París a Varsovia (1,389 quilòmetres) en 8 h. 15 m.; el 23 de setembre, Garros travessa el Mediterrani; el 14-15 de juny de 1919, Alcock i Brown travessant l'Atlàntic i del 11 al 16 d'agost, el *Goliath*, amb vuit passatgers, vola de París al Senegal, cobrint 4,000 quilòmetres.

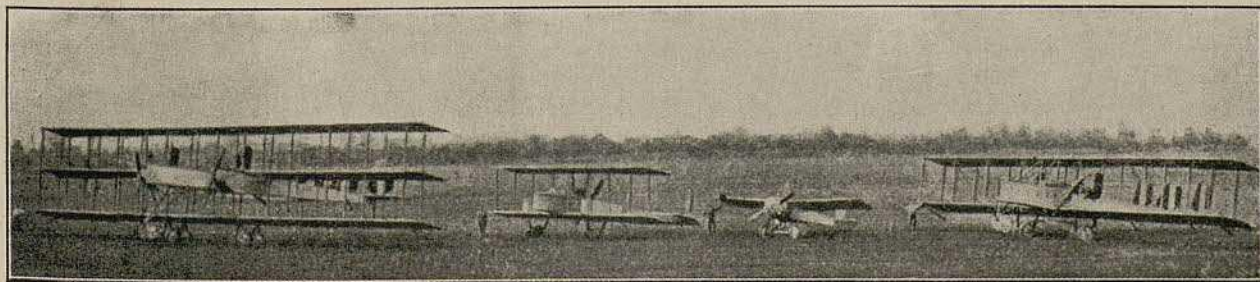
L'aplicació dels dirigibles, que semblava abandonada després dels repetits fracassos dels Zepelins, ha pres nou impuls, degut a l'èxit obtingut pel dirigible anglès R. 34 que sembla que ha solucionat definitivament el problema de la flexibilitat i de la relació entre el pes i el volum.

El dirigible R. 34 ha realitzat la travessia de l'Atlàntic, anada i tornada, sense cap contratemps. Aquest dirigible fa 206 metres de llarg per 25 de diàmetre. Els montants són d'alumini i porta cinc motors de 250 cavalls.

A Itàlia també s'han fet notables provatures de navegació aèria en aeroplans de gran capacitat, com els triplans Caproni per a passatgers: en Roma especialment, s'ha posat de moda fer excursions aèries en el dirigible M. I., que és un dels models més perfectonats.

El dia 1.^{er} del mes que som s'ha inaugurat el servei postal aeri en aeroplans, entre Londres, París, Bruselles i altres capitals.

La nota més aguda en el camp de les possibili-



Diferents tipus d'aeroplans Caproni

tats de l'aviació ha estat donada als Estats Units. No es tracta d'un record d'altura, ni d'un nou prodigi de velocitat, ni de cap esveradora provatura. La cosa és d'un caient més tendre, i més íntim. La senyoreta Shaffer de Brooklyn s'ha casat a trescents metres d'altura damunt d'una munió de tres mil persones que contemplaven la nupcial cerimònia. Els contraients anaven en un aeroplà i el capellà beneí l'unió de la voladora parella des d'un altre aparell.

El dilluns passat a dos quarts d'onze del matí, aterrissaren al camp d'aviació de la Volateria, els aeroplans que han de fer el servei regular de correu entre Toulouse i Casablanca. La inauguració d'aquest nou servei postal constituí un veritable esdeveniment en la vida de Barcelona, que des d'ara es troba enllaçada amb França per una via de comunicació rapidíssima, que si bé de moment només serà bisemanal, aviat es convertirà en diària.

La casa concessionària d'aquest servei postal aeri és la casa Latecoère de Toulouse, la qual té concedida autorització del Govern espanyol per a volar en servei postal aeri, en un faixa de 100 quilòmetres terra enans des de la costa i per damunt de les aigües jurisdiccionals des de Portbou a Càdiç. En canvi, de l'esmentada concessió l'Estat espanyol podrà utilitzar els aeròdroms de la Companyia de navegació aèria i àdhuc incautar-se'n. Aquest viatge sols el podran fer els aparells que portin patent autoritzada pel cònsul espanyol de Toulouse i sols podran portar correspondència amb exclusió de tota mena de mercaderies, armes i matèries explosives.

L'aterrissatge serà obligatori als camps de Barcelona i Màlaga que són els d'entrada i sortida de la península. Solament en cas de força major podran aterrissar en altres llocs que no siguin els indicats per la Companyia en la concessió.

El trajecte total entre Toulouse i Casablanca és de 1,800 quilòmetres.

El biplà que periòdicament visitarà Barcelona és del tipus Breguet de 300 HP., construït per la casa Latecoère i va pilotat pel capità Bauté. Aquest aparell, que pot portar 500 quilos entre correspondència i diaris, va fer el trajecte Toulouse-Barcelona en 2 hores 25 minuts. A Barcelona va deixar-hi algunes cartes i un paquet de *La Dépêche*, de Toulouse, de manera que el diari publicat el mateix dilluns al matí a la ciutat francesa, era llegit a les onze a Barcelona.

A l'aterrissatge d'aquest aparell, efectuat al camp d'aviació de la Volateria, propietat dels tallers Hereter, assistiren les autoritats i invitats especials, essent obsequiats amb un *lunch*, que el senyor Pujol els oferí en nom dels tallers Hereter.

Durant la visita de les autoritats i invitats, el Gerent dels esmentats tallers Hereter, va disposar la prova d'un dels aparells construïts per la casa. El pilot senyor Cayon, alumne de l'Escola Catalana d'Aviació, s'elevà a més de mil metres i després de fer arrisques evolucions que demostraren l'eficàcia i seguretat de l'aparell i el domini del pilot, mereixent unànims felicitacions dels concurrents.

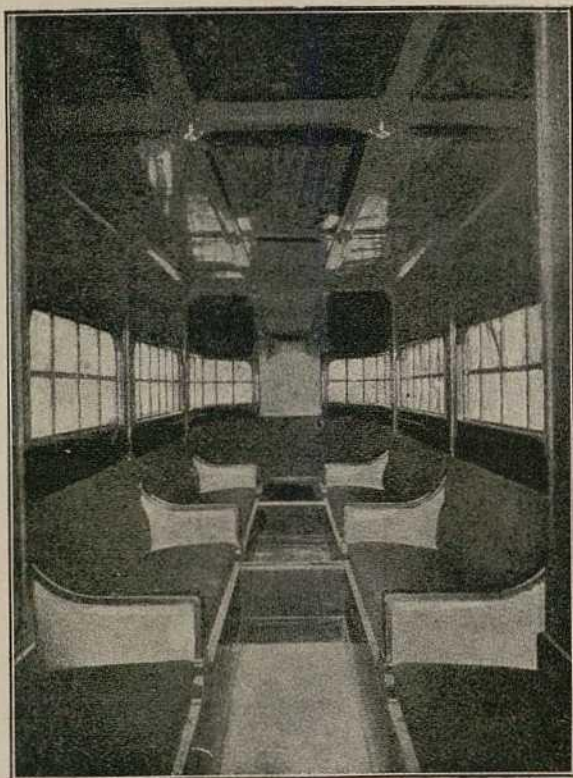
Ultra d'aquesta ruta aèria de servei regular, s'anuncia oficialment la pròxima visita de dos hidroavions italians, marca «Saboia». També probable-



Els tripulants del *Goliath* a l'empendre el viatge a Dalkar

De esquerra a dreta: Lloctinent Boussod, observador. Lloctinent Guillemot, raditelegrafista. Capità Bizard, Lleò Coupet, mecànic Sub-lloctinent Lucità Coupet, segon pilot. Lloctinent Bossoutrot, pilot. Lucità Mulo i Camil Jousse, mecànics

ment arribarà d'aquí pocs dies un biplà Handley-Paige, procedent de Londres, del tipo igual que volà a Barcelona mesos endarrera. Aquest aparell és un dels adoptats per al servei postal que s'ha d'establir aviat entre Londres, Vitòria, Madrid i Barcelona.



Tripla Caproni, de 600/900 HP., tipus «Berlina», per a transport de passatgers. Interior de la cabina

Hom diu que s'ha arribat a la constitució de la Companyia Espanyola Handle-Paige, de la qual formen part els tallers Hereter.

En els terrenys que té adquirits aquesta casa, a la Volateria, s'estan construint els hangars necessaris per als Handle-Paige i els Lactecoère, casa amb la qual també estan en estreta relació els esmentats tallers Hereter. Darrerament també s'ha dit amb insistència que un dels Goliaths faria el viatge a Barcelona.

REGLAMENTACIÓ DEL TREBALL MARÍTIM

Segons disposa una llei que entrarà en vigor a primer d'octubre propinent, queda fixada en 8 hores la jornada de treball.

Pensant en l'aplicació d'aquesta llei a la Marina, se'ns acuden algunes consideracions que creiem del cas exposar.

Pels efectes d'aquella llei els treballs que es fan en un vaixell s'han de dividir, al nostre entendre, en dos grups: treballs fets a port i treballs fets a la mar.

Pel que toca als primers, ço és, per a les feines que es fan en un vaixell posat *a port* (càrregues, descàrregues, aparellaments, etc., etc.), realment no hi sabem veure el més petit inconvenient en l'aplicació de l'esmentada llei. Al contrari, poden, i fins és de raó, equiparar-les a les feines terrestres i reglamentar-les sota iguals bases; puix no ha de resultar pas que nosaltres vegem cap perjudici a ningú pel fet de fixar en un determinat nombre d'hores la jornada màxima del treball a bord en aquest cas. Poques seran, al nostre entendre, les vegades que en un vaixell a port es presenti la necessitat d'allargar poc ni molt la jornada de 8 hores.

Però quant als treballs a fer a bord d'un vaixell posat *a la mar*, ja ens sembla una altra cosa; ja creiem que es tracta llavors d'un assumpte diferent. Les feines que es fan en un vaixell *quan navega* són de tal classe, tan urgents són de vegades, que no ens sembla pas possible en aquest cas, sens exposar aquell a greus inconvenients, la reglamentació de la jornada de treball ni l'estricta compliment de la mateixa.

Les feines que atanyen directament a la navegació, més clar, els treballs nàutics, les guàrdies de mar, les maniobres marineres i les de salvament sobretot, per lo general no donen lloc a espera, no es poden ajornar ni donar-les quasi mai per acabades en un moment determinat per endavant. Per això és impossible fer-les entrar dins les disposicions d'aquella llei, si no es vol, com hem dit ja, exposar el navili a greus contingències, que per lo clares i ben sabudes no cal pas que consignem.

Hem d'advertir ara que no sabem si la llei de referència admèt o no excepcions; i si les estableix, ignorem també si ha previst entre aquestes el cas d'un vaixell *mentre navega*.

Si no l'ha previst, entenem que cal subsanar la omissió; no creient pugui legislar-se en aquest punt d'altra manera sinó deixant en un tot la reglamentació d'aquells treballs a l'albir del cap de l'expedició. El capità és l'únic que pot i ha de tenir la discreció necessària per a donar a cada cas una encertada solució; ell és qui, tenint en compte les circumstàncies de lloc, temps, importància, urgència i demés que concorrin en la feina de que es tracti, ha de poder disposar segons convingui sa continuació o sa suspensió immediata. En una paraula, no és possible, al nostre entendre, tancar dins el rígid marc d'una llei uns treballs tan especials com els esmentats i que segons siguin o no fets en el moment oportú tant poden influir en bé o en mal en l'èxit i seguretat de l'expedició.

Es, doncs, de desitjar que consigni i resolgui la llei amb tota claretat, si no ho fa ja, aquest cas particular de treball que s'ofereix en la Marina per a evitar a bord desavinences i perillósos motius d'insubordinació que podrien sorgir-hi molt fàcilment d'altra manera.

RAFAEL MONJO

Barcelona, agost 1919

MISCEL·LÀNIA

Les noves construccions

Al port de La Cruz (Tenerife) ha estat llançat a l'aigua el pailebot *Cristóbal*, primer d'una sèrie de velers que allí es proposa construir una empresa constituïda amb personal i capital del vall de Orotava.

Bell gest

Don Ricart Tayà ha aungut el bell gest de donar 6,000 pessetes a l'Escola de Bells Oficis.

La nostra enhorabona.

Els armadors de pesquers

Ha quedat constituït, a Vigo, el Sindicat d'armadors de vaixells pesquers de Galícia, l'objecte del qual, segons l'Estatut, consisteix en restablir la solidaritat entre les associacions de la regió, procurar la defensa de les indústries de la pesca i intervenir en tots els assumptes amb ella relacionats.

El port de Dunkerque

Ha estat presentat a la Cambra de diputats francesa el projecte d'eixamplament del port de Dunkerque. Es concediran vint milions per a la creació d'un avant-port i altres millores importants, entre elles les dels molls.

En aquest port hi han actualment cinc vapors entregats pels alemanys després de l'armistici i encara no han realitzat cap viatge.

El vapor alemany *Brasil*, que havia estat internat a Barcelona durant la guerra, arribà a Dunkerque amb un carregament de te, cotó i general.

Explosió d'un vaixell

El dia 13 d'agost explotà al port de Cherbourg el vaixell *Julie*, carregat de municions. L'explosió causà set morts.

Els vaixells anglesos venuts a l'estranger

El secretari del Shipping Controller ha declarat a la Cambra anglesa que el número total de vapors venuts aquest any a l'estranger és de 110. A més, quinze vapors de més de quinze anys han estat venuts a l'estranger a títol privat i amb aprovació del Shipping Controller

Salvament d'or

Un equip de salvament ha recuperat, al llarg de Donegal (Irlanda), un carregament d'or en llençots, d'un valor de un milió de lliures esterlines, el qual feia part del carregament del *Laurentic*, enfonsat per un submarí pel gener de 1917.

Es la més important operació de salvament que s'ha executat després de la guerra i el seu èxit fa esperar per aviat altres recuperacions d'importància per a més endavant, mes tenint en compte que el *Laurentic* estava en un paratge molt perillós i que per tant ha fet molt delicades les operacions.

Itàlia compra valors als Estats Units

L'*Economista d'Itàlia* diu que Itàlia ha decidit comprar 165 vapors standard en acer, construïts durant la guerra als Estats Units.

El tonellatge actual d'Alemanya

Diu la *Deutsche Tages Zeitung*:

«Es sabut que en primer de gener de 1913 poseïem una flota mercant de 4,850 vaixells de tot tonellatge, representant un total de 4.935,909 tones de registre brut. Actualment posseïm 3,649 vaixells de menys de 1,000 tones, representant 580,263 tones de registre brut i 106 vaixells de més de 1,000, representant un total de 135,673 tones de registre brut.

Alemanya té, doncs, 3,755 vaixells, representant 715,916 tones de registre brut. La pèrdua neta és superior a 4 milions de tones brutes, o siguin les quatre quintes parts del tonellatge d'abans la guerra el qual no ens permetrà pas destinar el tonellatge suficient per assegurar el nostre tràfec amb el mar Bàltic.

La represa de serveis Alemanys

Es noten diversos símptomes de represa d'activitat de les entitats de navegació alemanyes. A propòsit de la represa de les relacions marítimes, cal notar que la «Hamburg Amerika Linie» ha pres la representació de la «Kerr Navigation Co.», de Nova Iork, per tota l'Alemanya.

El primer vaixell destinat al Mediterrani sortí d'Hamburg el 14 d'agost. És el vapor *Diana*, de la casa R. M. Sloman.

D'altra part el *Neptune*, d'Anvers, anuncia que la Deutsche Levante Linie, d'Hamburg, rependrà el seu servei pel Llevant. El 23 d'agost sortirà el *Pylos* d'Hamburg cap a Varna i Constantinoble. Serà continuat pel vapor *Arta*.

ELS PORTS FRANCESOS

BURDEUS

En un revolt del Garona, a alguns cents quilòmetres de l'Oceà, Burdeus s'extén en sa part principal en forma de llarga corba la cara còncava de la qual, banya les aigües groguenques del riu meridional.

En el cantó occidental de l'antic continent, cara a l'Atlàntic, a la desembocadura d'una rica vall, aïr essencialment agrícola, avui, però, en plena evolució cap a una intensa industrialització gràcies a l'exploració racional de la hulla blanca, Burdeus reuneix les condicions necessàries per a ser el gran port del Sud-Oest, no solament en el present, sinó en el pervenir.

Si la situació de Burdeus li ha permès aconseguir un desenrotllament considerable, ha estat mercès al remeiament urgent dels inconvenients que presentava l'accés al port; en efecte, el port no podia rebre més que en condicions particulars els vaixells el calat dels quals passés de 7'50 metres, capacitat notoriament insuficient si es pensa en l'augment creixent del tonellatge.

Un projecte elaborat per la Cambra de Comerç, comprenent un gran programa de treballs, fou declarat d'utilitat pública per una llei del 15 de juliol de 1910 i immediatament començaren les obres que comprenien: aprofundiment del canal entre Burdeus i el seu futur avant-port, creació de nous molls de llargada quatre vegades superiors als ja construïts a les drassanes interiors, rescat per l'Estat de l'avant-port de Pauillac-Fromeloup, accessible als vaixells de calat, construcció d'un port d'escala a Verdon, tes fondàries de la qual són de 12 a 13 metres, permetent en qualsevol moment de la marea l'atrak dels més grans vaixells.

Les hostilitats no detingueren els treballs; es treballà arreu, a l'avant-port de la banda esquerra, a Jueyriès a Basseus, a Blaye, a Pauillac. Els resultats són encoratjadors; per no parlar més que del port de Jueyriès, el seu tràfec ha triplicat en tres anys; de 584,000 tones en 1900, ha passat a 1.538,000 en 1915.

L'any 1917 hi havia més de 8 quilòmetres de molls servits el mateix que les fàbriques veïnes per 80 quilòmetres de vies fèrrees tant en la riba dreta com en l'esquerra. Hi havia també 550,000 metres quadrats de terraplens, 36,000 de coberts i 22,800 metres quadrats d'edificis construïts per la intendència. L'utilitatge comprenia 20 grues a vapor de tres tones, tres de 5 tones, una grua hidràulica rodant de 10 tones, una càbria de 80 tones i 133 enginys ordinaris. Finalment, deu estar ja instal·lada una grua elèctrica, bàscula-giratòria de 250 tones de potència i de 31 metres de puntal.

L'acabament del programa de 1910 que es prossegueix activament, donarà una importància considerable a l'anexe de Bassens que mereix particularment l'atenció perquè és on cal veure el port veritablement modern.

Situat a poca distància dels molls de Jueyriès i dels molls verticals de la riba esquerra, el port de Bassens no nasqué fins alguns dies abans de la guerra.

En els seus molls que s'extenien fins fa poc sobre uns 900 metres de llargada, poden atracar-hi vaixells de 7 metres a 7'50 de calat; estaven servits per 19 quilòmetres de vies fèrrees. Avui s'està terminant un allargament de 350 metres en la direcció del Bec d'Ambès, que tindrà la llargada total de 1,250 metres. Té al seu darrera, entre el Garona i la línia del ferrocarril de Burdeus a París, un espai lliure pla de 1.500,000 metres quadrats. Gràcies a aquest *hinterland* i a l'utilitatge comercial i industrial que serà creat, quin paper no representarà en el desenrotllament futur de Burdeus!

Ha d'ésser dotat, en efecte, d'estacions ultramodernes entre les quals figura un centre de recepció i dipòsits de cereals, sucres i farines, capaç d'aspirar 7,000 tones de blat sense ensacar i de descarregar 3,000 tones de gèneres en sacs per dia.

Si s'ha previst el carregament ràpid de les mercaderies, s'ha pensat també en la llur evacuació en grans i dipòsits de ciment armat, podent contenir 90,000 tones, susceptibles de ser transportades en expedicions diàries de 400 vagons.

S'ha estudiat l'utilitatge de dugues estacions i de dos parcs podent contenir 200,000 tones de carbó; matèries lubricants que permetran l'operació de càrrega i descàrrega sobre vagó a raó de 300 tones a l'hora en cada estació. Per procediments mecànics completament inèdits, els vaixells, fins els de gran tonellatge, podran fer carbó en algunes hores.

Immensos dipòsits seran construïts per a les mercaderies diverses, amb connexió, amb les vies fèrrees i un transbordador subterrani al llarg del moll.

Entre els altres projectes interessants citarem l'instal·lació d'una estació tèrmica per a el proveïment de força elèctrica, d'una fàbrica d'olis per a las llavors oleaginoses, que ocuparà 10 hectàrees i doblarà el rendiment de la regió, d'un molí de 2,500 quintars de farina per dia, per a la transformació dels cereals marroquins, d'una fàbrica de briquets de carbó, d'una rajoleria, d'una fàbrica de blanc de zenc, d'una papereria, forns per a carbó coc, d'una serreria, etc.

Així, doncs, Burdeus reunirà en breu termini les qualitats essencials per a un port veritablement modern, una llargada de molls suficient i un *hinterland* immediat industrial i comercial.

Si, són necessàries també les vies fèrrees i de navegació interior imprescindibles per a deslligar-lo dels productes importats i per alimentar-lo en mercaderies d'exportació; les actuals no són suficients.

Quant a la xarxa de ferrocarrils que el posa en comunicació amb el restant de França i amb Suïssa, amb tot i la seva densitat, és encara imperfecta; li manca una línia doble via Burdeus-Lió-Ginebra.

Si es considera que el tonellatge total que rebé en 1900 era de 4.150,000 tones i augmentà en 1916 a sis milions 500,000, i que les mercaderies rebudes, de 2.850,000 tones mètriques en 1900 passaren a cinc milions 500,000 en 1916, gràcies, és veritat, a la seva activitat durant la guerra, es veu el lloc que Burdeus anant cap el progrés pot pendre en la post-guerra.

REVISTA DE NOLITS

SITUACIÓ DE MERCATS I ÚLTIMES COTITZACIONS

Carbó.

Anglaterra.

No hi ha cap variació digna d'esmentar-se en aquest mercat.

L'existència de carbó disponible, ha augmentat molt poc, i per tant, la exportació continua essent limitada. Únicament hi ha activitat en la secció de cabotatge.

Per a Barcelona no s'ha fet cap operació coneguda. Els únics noliejaments realitzats aquests dies per a Espanya són:

Cardiff-Huelva, a 40 s., registrat amb data 20 del corrent; i Newport-Bilbao, a 45 s.

Estats Units.

Les vagues plantejades darrerament en alguns dels centres productors han causat una lleugera pertorbació en el mercat. A causa dels augments de jornal concedits als miners, ha sofert un augment l'import del combustible, augment que oscil·la entre 40 i 35 cents la tona.

Les operacions per a Europa, segueixen actives. Per a Espanya tampoc s'ha registrat cap operació i és que resultarà més a compte — en la dificultat de proveir-se de carbó anglès — utilitzar carbó asturià, malgrat el seu menor rendiment econòmic, que importar actualment carbó americà satisfent un nòlit d'uns 26 dòlars.

Les cotitzacions per a Marsella i costa Est d'Itàlia continuen entre els 26 i 27 dòlars.

Cereals.

Argentina.

No gaire actiu aquell mercat.

Per a Espanya no es coneix cap cotització.

Per a Lisboa s'ha contractat a 210 s., opció Burdeos o Anvers, i posteriorment a 200 s., mateix destí, pel qual s'han fet varies operacions.

Enguany existeix un important dèficit en la exportació de blat argentí en comparació amb la del darrer any. En l'any 1918, fins al darrer dia de juliol s'havien exportat 80.000.000 de bushels (1), corresponent a igual data de l'any present, 47.000.000.

Altres mercats.

Sud-Africa-Londres, per a blat de moro s'ha fet a 60 s.

Austràlia, mateix destí i mateix gra a 105 s.

Cotó.

Els nòlits actuals per aquest producte oscil·len entre 1'75 dòlars i 2 dòlars desde els ports del Atlàntic fins a Alemanya i a 25 cents més des dels ports del Golf de Mèxic.

(1) *Bushel*, mida anglesa de capacitat per a sòlids, que equival a 36,364 litres.

Per a Espanya, actualment es cotitza al voltant de 2 dòlars.

Nitrat.

El mercat de nitrat permaneix estacionari. Darrerament s'han fet alguns embarcs per a Europa.

Sembla que, per part de les nacions aliades, hi ha el propòsit de destinar part del tonellatge ex-alemany a carregar a Xile per a Bèlgica i Holanda.

A darrers de juliol hi havia en els pors xilens, preparat per l'exportació, un estoc de 1.500.000 tones.

Els nòlits per a Anglaterra segueixen al voltant dels 180 s. i dels 200 s. per al Continent.

Per als ports del Mediterrani, compresos els espanyols, sembla que es cotitza un xic més alt que això.

Mineral.

Els importadors anglesos sembla que van depressa en preocupar-se del transport de mineral corresponent al mes de setembre vinent. Permaneixen en l'expectativa confiant en un possible i pròxim nou descens en els nòlits que esperen del millorament del mercat de carbó.

S'observa en el nombre de contractes tancades en aquests darrers dies una notable desproporció entre les efectuades en els ports del Golf de Biscaia i les efectuades en els del Mediterrani, a favor dels primers ports esmentats, provenint aquella de la falta del tonellatge que després de un transport de carbó amb destí a qualsevol dels ports del mar llatí, retornen amb mineral. Als ports del Cantàbric, per la seva proximitat a Anglaterra, és fàcil enviar-hi els vaixells en llast.

Les darreres cotitzacions són:

Almeria-Barrow, 20 s.; Aguilas, igual destí, 17 s.; Sevilla-Glasgow, 26 s.

Bilbao-Middlesbro, 25 s.; Barrow, 24 s.; Cardiff, 19 s. i fins 28 s.; Glasgow, 24 s.

Santander-Tyne, 25 s.

Huelva-New York, mineral de coure, 14 s.

Sal.

Torrevel·la-Rangoon, a 32 s., 6 d.

General i per viatge.

Segueixen amb bastant activitat els noliejaments des d'Extrem Orient. Els nòlits a la baixa.

Cap operació per a la península.

Bombay-Anvers, a 170 s. d. w. i per a Regne Unit, 147 s. d.

Singapoore-Londres, cautxú, a 138 s. 6 d.

Id., id., copra, a 100 s.

Calcuta-Dundee, Lump sum, a 180 s.

Costa Madras-Marsella, gra, 220 s.

Java-Gènova, sucre, 265 s. d. w. i per a Anvers o Holanda, a 290 s., i probablement a 285 s. d. w.

Time Charter.

Les extraordinàries demores que tant en els ports de càrrega com en els de descàrrega experimenten els vaixells en quasi tots els ports del món, produeix un estat d'indecisió en el mercat.

Vapors nordamericans han estat contractats entre 9 i 10 dòlars.

Varis vapors anglesos de tonellatge entre les 6,000 i les 8,000 tones, han estat noliejats per període de 12 mesos, a 25 s.

S'han noliejat també varis vapors noruegs de menor tonellatge i igual període que aquells, a 47 s. 6 d., i un vapor per sis mesos a 48 s.

Per un viatge Anglaterra-Nord Amèrica i retorn, vapor de 6.500 tones a 32 s. 6 d.

CARLES MALLOL

**Fàbrica de Lones i Lonilles per a banderes
Construcció de Velam**

Passeig de Colom, 2

AGENCIA GENERAL DE DUANES**J. BRUGUÉ i FILLS**

Josep A. Clavé, 31 — Telèfon 4063 A.

Cases a Port-Bou i Cerbère — Consignacions, Exportació, Importació

FILL D'EN RAMON A. RAMOS

Armador i Consignatari

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

Passeig de Colom, 19 — BARCELONA — Telèfon 205 A

MARTIN, s. en c.

AGENTS DE DUANES I CONSIGNATARIS

AMPLE, 30 i 32 — TELEFON 5292 A.

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 : Noliejaments : Duanes
Importació i Exportació**

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

LA UNIVERSAL

Fàbrica de galetes i pa de JOSEP PERMANYER

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

Puré Permanyer

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

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

UNION UNIVERSELLE

SOCIETAT MÚTUA DE SEGURS MARÍTIMS DE MARSELLA

SUÑER I GAS

Agents generals per a Espanya

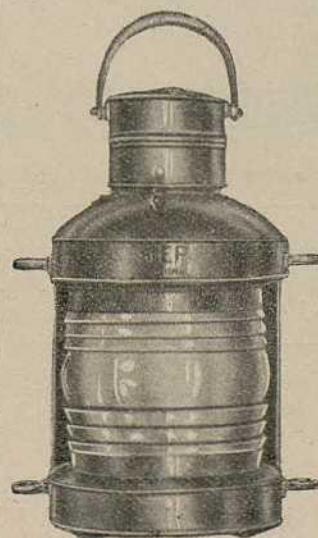
Ample, 25, 1.ª — Telèfon 454 A - Barcelona

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



BITACORAS

FANALS MARITIMS

TELEGRAFS

MÁQUINA

APARIACIONS

A BORD

E. i F. PASCUAL

MONTURIOL

RONDA SANT PAU, 39

BARCELONA

P. GALLASTEGUI, s. en c.

Shlp-Chandler Furnish all hinas
of provisions at the most
moderates trices.

Provedors de tota classe de
queviures per a vaixells

Carrer de la Mercè, núm. 17 - BARCELONA

MAJÓ I PIÉ

CASA PROVEIDORA DE VAIXELLS

LICORS, VINS i VINAGRES de totes classes

ESCUDELLERS, 46

MOTORS MARINS "WOLVERINE,"

AGENCIA GENERAL I TECNICA

MOTORA NAVAL IBERO AMERICANA

Consulat, 2, 2.º

BARCELONA

Telèfon 1180 A.

EFFECTES NAVALS

JUST MARLÉS

Agent de The British Antifouling Composition & Paint Co. Ltd.
(London-New York), contractors to the Admiralty

Pintures submarines i especials per a vaixells de ferro i fusta

DESPATX: AMPLE, 38, pral. - Telèfon A. 2108

ALEGRET, GRAU I C^A

Direcció
Telegràfica
i Telefònica
"ALERTA"

**ELECTRICITAT
MAQUINARIA**

ESPECIALITAT EN INSTAL·LACIONS
I APARIACIONS MARÍTIMES

SUMINISTRE DE DINAMOS

ACOBATS PER A

VAIXELLS

NAPOLS, 178 - TELEFON S. P. 345

AGÈNCIA
DE DUANES
TRANSPORTS
TRÀNSITS

LÍNIA DE GRANS VELERS LLOYD 100 A. I. ENTRE ESPANYA I SUD-AMÉRICA
CAPITAL SOCIAL: 1.000,000 DE PESSETES

GASÓLIBA ALVARGONZÁLEZ, S. A.

CONSIGNACIÓ
DE VAIXELLS
IMPORTACIÓ
EXPORTACIÓ

ESCUDELLERS, 77 i 79 - TELÉFON A 4880 : BARCELONA
Sucursal BUENOS AIRES: Galeria Güemes, 461/465