

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 30 DE SETEMBRE DE 1919

NÚM. 24

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

UN CONCURS

EL VOCABULARI MARÍTIM CATALÀ

Convençuda aquesta empresa editorial de la necessitat que té el nostre comerç marítim de posseir totes aquelles matèries que han de donar-li un caràcter i una cultura pròpies, convoca entre tots els entusiastes de les coses marítimes catalanes UN CONCURS per a la formació d'un *Vocabulari marítim*, que al mateix temps que amotlli les paraules als nostres dies, reculli tots els mots avui oblidats i dispersos, circumstància que determina que els elements més acurats en l'escriptura del nostre llenguatge restin confosos quan de qüestions marítimes es tracta.

Considerem que la tasca que anem a encarregar no és individual, sinó obra de tots els catalans que tenint amb el mar relació directa o indirecta, amor o interès, han d'aportar-hi llur concurs, única manera de que la formació del «Vocabulari» sigui una obra perfecta. Però malgrat la diversitat que enclou aquesta tasca, creiem que bé han d'estimular-se els principals treballs que es necessiten per a l'acoblament dels mots marítimes de la nostra llengua. I les hores que llevaran als col·leccionadors i seleccionadors la distribució de la principal part del «Vocabulari» bé valen un premi.

En aquest sentit CATALUNYA MARÍTIMA ofereix 2,000 PESSETES DE PREMI, que es distribuïran entre un o dos treballs de recopilació general de mots marítimes catalans, segons el mèrit. Apart d'aquesta remuneració que s'estipula com estímul a la tasca més feixuga per la formació del «Vocabulari», CATALUNYA MARÍTIMA, no dubta que obtindrà el concurs individual de tots els que volen veure el nostre poble convertit en un centre marítim, capacitat tècnica i espiritualment. Aquestes col·laboracions individuals ens són indispen-

sables per a fer la confrontació necessària de la veritable personalitat de cada mot. Per tant, encarim als que vulguin ajudar-nos que ens tremetin col·leccions més o menys extenses de mots marítimes, especificant llur sentit i el lloc en el qual són usats. Les col·leccions generals, les quals optaran al concurs de 2,000 pessetes de premi, ultra el mot català hauran de portar la correspondència en castellà, francès, italià i anglès. Aquesta tasca podran fer-la proporcionant-se el *Diccionari marítim Paasch*, que és el millor universalment conegut.

L'Institut d'Estudis Catalans ha acceptat l'encàrrec de fallar el CONCURS i aquesta és la millor garantia de serietat que podem donar als qui vulguin pendre's a llur compte aquesta tasca. Per a la presentació de col·leccions generals i tramesa de petites col·laboracions hi haurà temps fins el dia 31 de març de 1920.

CATALUNYA MARÍTIMA editarà aquest «Vocabulari marítim», oferint així al nostre poble una guia que li permetrà escriure els mots marítimes amb la seguretat de que responen a la veritable significació catalana.

Un advertiment ens cal fer a tots i és que es requereix comediment en l'adopció de mots estrangers, puix és preferible moltes vegades conservar-los en llur puresa que no fer-ne una adopció arbitrària.

Confiem amb el patriotisme i la bona voluntat de tots per a dur a terme una obra tan essencial per la cultura i el prestigi del nostre comerç marítim. Catalunya sabrà agrair els serveis que li prestin els seus amorosos fills.

LA REDACCIÓ

EL COMPÀS GIROSCÒPIC

Quan les principals cases navilieres del món es preocupen de la instal·lació de compassos giroscòpics a bord de llurs vaixells, pels innegables aventatges que, per la seguretat de la navegació, tenen els dits compassos, notem, no sense certa tristesa, que tot sembla indicar que els nostres armadors, i fins potser bona part dels nostres marins, desconeixen l'existència d'un aparell de tanta utilitat com és el compàs giroscòpic.

Per això volem avui parlar-ne i fer-ne una mica d'història, guardant per més endavant el donar la descripció d'algun dels models avui ja per la pràctica consagrats com a completament segurs.

El compàs giroscòpic és, senzillament, com el seu nom ja ben clarament indica, un instrument que, basat en la preciosa propietat que té el giroscopi d'orientar-se en sentit del meridià, permet l'obtenir la direcció del vaixell de manera molt més exacte que amb l'empleu dels compassos moderns més perfeccionats coneguts abans de l'aplicació del giroscopi com a compàs.

El giroscopi és un petit aparell ideat per Foucault per a demostrar el moviment de rotació de la terra. L'empleu de l'aparell reposa sobre el ben conegut principi de mecànica que diu «que quan un cos no està sotmès a cap força exterior i es troba animat d'un moviment de rotació al voltant d'un dels seus eixos d'inèrcia principals, aquest eix, si d'una manera qualsevol el cos es desplaça, es conservarà paral·lel a ell mateix, sempre que se'l deixi en llibertat de pendre totes les direccions».

Així, doncs, si imaginem una baldufa que estigui suspesa de manera que quedi sotsreta l'acció de la gravetat i disposada que el seu eix de rotació es pugui orientar en tots sentits, arribarà dit eix a conservar una direcció fixa a l'espai, encara que sigui arrossegada pel moviment de la terra, i en conseqüència semblarà que es mogui, per relació als objectes terrestres, i el seu moviment relatiu serà el mateix que el de les direccions fixes del cel, ço és, que semblarà girar com les estrelles al voltant de l'eix del món en el sentit del moviment diari i en un període de vintiquatre hores siderals.

El giroscopi imaginat per Foucault no és pas altra cosa, en realitat, que una baldufa suspesa de la manera explicada. La baldufa està formada per un toro de coure, que té les dues extremitats del seu eix fixades a un anell suspès horitzontalment a les dues extremitats del diàmetre perpendicular a l'eix del toro, de manera que aquest és lliure de pendre totes les inclinacions possibles sobre l'horitzó. Per últim, els dos pern de l'anell reposen sobre un segon anell el pla del qual és vertical i que ell mateix pot girar al voltant de la vertical; a quin objecte la seva part inferior porta un pern que descansa sobre una rangua, al mateix temps que es troba suspès per un fil metàl·lic.

Del que deixem dit es desprèn que l'eix del toro es pot orientar en tots els azimuts. Resultat d'aquesta manera de suspensió: l'eix del toro és completament lliure i es troba en equilibri a totes les posicions que pot pendre.

Tot l'aparell està sostingut per un peu proveït de tres cargols de reglatge.

Quan es vol fer l'experiència, es porta, valent-se d'un sistema de rodes dentades, el toro de coure, a una velocitat de rotació molt ràpida, i després se'l col·loca sobre els seus suports dintre el primer anell. Es reconeix, aleshores, que l'eix del toro sembla descriure un con al voltant de la línia dels pòls, i la seva velocitat de rotació aparent és precisament la que conduiria a una volta completa en vintiquatre hores.

Si suprimim l'anell interior horitzontal, cosa que equival a fixar l'eix del toro als mateixos punts sobre els quals dit anell reposa damunt l'altre, l'eix del toro sols es podrà moure dins un pla horitzontal.

La teoria i l'experiència indiquen que, aleshores executa una sèrie d'oscil·lacions al voltant del meridià de les quals al final es fixa el moment que els frecs han absorbit el moviment oscil·latori, sempre, naturalment, que la rotació de la baldufa duri el temps necessari.

Si, pel contrari, es fixa l'anell vertical en un pla perpendicular al pla meridià, l'eix del toro no es podrà moure més que dins aquest pla meridià. Se'l veu aleshores fixar-se, després de moltes oscil·lacions, en la pròpia direcció de l'eix del món. Cercles amb divisions permeten amb tota precisió conèixer la posició del toro i es comprèn fàcilment que ajudats de un aparell, sense cap mena d'observació astronòmica, es pugui determinar la posició del pla meridià, la de l'eix del món, i, per últim, la latitud.

Tenim, doncs, la manera d'obtenir la posició exacta del nord veritable, sense cap intervenció d'agulles magnètiques. Tindrem un compàs que indicarà en tot moment la direcció, el viatge veritat del vaixell. En una paraula, un compàs ideal.

I aquest compàs existeix ja en la pràctica: ha estat empleat amb èxit complet als submarins i actualment l'adopten totes les grans empreses navilieres del món. Es comprèn que així sigui.

Amb ell desapareix el temor constant del marí, el qual per molta cura que tingui amb els compassos magnètics, encara que sigui amb els més moderns, hi ha moments que no pot saber, de la manera exacta que caldria, les desviacions dels mateixos i, de consegüent, la veritable direcció que el seu vaixell porta.

Per poc que hom sigui versat amb les qüestions nàutiques sap que quan es travessen zones tempestuoses no és cap mica estrany que un compàs magnètic sofreixi, amb interval d'uns segons de temps, desviacions de tal naturalesa que, de no poder ésser calculades a temps, posin en greu perill la vida del vaixell i la dels que el tripulen.

Està fora de dubte que un tant per cent molt crescut de les pèrdues de vaixells per embarrancada són degudes a desviacions ignorades, les quals no era possible conèixer i calcular més que moltes hores i a vegades dies després que van nèixer.

Cal doncs, és imprescindible, que els nostres marins, que els nostres naviliers creguin arribada l'hora d'estudiar el que les primeres nacions marítimes del món estan realitzant en matèria de compassos. Cal no anar sempre a la cua en matèria de profitoses innovacions.

JAUME FONT MAS

MERCAT DE CARBONS

Area dels comtats galesos

La primera quinzena del mes de setembre es va caracteritzar per un senyalat retrocés en el total de producció carbonífera comparat amb el mes d'agost. No varen ésser vagues ni fets parcials de vaga els que motivaren el descens de rendiment productiu o *output* sinó la manca d'assistència al treball d'un nombre elevat de miners que aprofitaren per a vagar, en el sentimental sentit de la paraula, els rars dies de sol que varen afavorir aquelles regions nuvolencues i de costum saturades de boires.

Aquest retrocés produeix una fermesa natural en els preus demanats pels tenedors de les bones classes Cardiff mantinguts a 85 xilings malgrat l'oferta ferma a 82-6 feta per importants empreses. Alguns bons «Monmouthshires» varen ésser cedits a aquest últim preu. El menú Cardiff oscil·la de 62-6 a 65 i els ordinaris inferiors foren cotitzats a 50 i 60 xilings respectivament, posats a port o a boca de mina.

Les restriccions i ingerències del Govern anglès es manifestaren amb més força que en els greus moments d'aleshores de la visita de Sir Geddies a Cardiff. L'escassetat de provisions carboneres per usos marítims en els ports de Liverpool, Southampton i Londres varen obligar al ministre de Proveïments a decidir l'incautació de vuit vapors noliejats i carregats de carbó al port de Swansea amb destí a ports francesos i espanyols, els quals foren dirigits sense pèrdua de temps als ports anglesos esmentats per a descarregar als dipòsits flotants. L'actual vaga de ferroviaris farà gravíssima una situació decididament perillosa. A Llanelly i Newport es fan mentrestant millores per la càrrega i descàrrega de carbons, augmentant les poderoses grues existents, cosa que constitueix un atractiu pel tonellatge. Preocupa més l'avenir que no l'obscur estat actual de coses.

Si les perspectives de negoci pròpiament nacional són netament favorables pels propietaris de les «collieries», o mines—moltes accions mineres pugen a Borsa,—les quals tenen els docs carboners saturats de cocs, antracites, briquetes i altres; si els carbons de gas i industrials són demanats d'arreu la Gran Bretanya, les condicions del servei de transports no milloren, fent-se més difícils cada dia; les màquines pel briquetatge són abandonades a Swansea pels obrers, i el mateix *Shipping Controller* troba decididament difícil el seu càrrec de *salvador nacional* que li crea solament enemics i antipaties. Es pot calcular, doncs, el que avui representa exportar pels negociants anglesos. D'arreu l'Europa es demana el pa de la indústria, però l'ànima del «business» carboner, la qüestió exportadora, segueix paorosa, no sols pels patrons, sinó per la vida nacional.

Uneixi's això als conflictes dels dockers, la manca repentina de tonellatge a Cardiff, Penarth i Barry i es compendrà que s'hagin sospès les llicències d'exportació als països aliats i neutrals des de l'Humber, els Tyne i Clyde i ports de les rieres galeses. La causa de l'angoixa anglesa està en la manca de llibertat d'exportació.

Mercat nord-anglès

Els bons carbons Blyth es cotitzen a 100 xilings, així com els millors N'Castles i cocs Durham. Els

preus segueixen fermíssims degut a la gran demanda i a que en els últims set mesos el rendiment carboner de Durham i Montherland va tenir una baixa de 1.800.000 tones, calculant-se la pèrdua en 90.000 tones l'última setmana d'agost.

L'absorció estatal agota les existències, comprometent-les sense comprar-les i els bons clients d'Escandinàvia sofreixen de la prohibició d'exportació. Yorkshire i Derbyshire tampoc poden exportar i sols els cocs abunden a 70-80 xilings.

Els preus són: Menuts Blyth, 70-80 xilings. Idem Tyne, 60-68. Especial menuts, 70-80. Industrials, 70-80. Gas primera, 70-80; gas segona, 67-6-75. Durham per a consumidors anglesos, 65-70; per a consumidors aliats i neutrals, 80. Carbons nortumbrians per Gran Bretanya, 60-75; per l'estranger, 70-80. Usual domèstic, 100 xilings. Menut id., 65-75; per forges, 95. Carbó per alimentar forns industrials, 90-95.

Mercat escocès

Els escocesos no cotitzen carbons. Es preocupen tan sols de les demandes obreres de nacionalitzar mines i ports, acordat dins i fora del Congrés obrer de Glasgow. Els negocis són nuls. Les llicències per Noruega sospeses. La suspensió dels treballs de drassanes per ordre del Govern i la puja del preu dels passatges per Amèrica des del Clyde, han socavat els fonaments del «Business Building» escocès.

Altres mercats

Els carbons sudafricà i newzelandès comencen a figurar en els mercats; però els nòlits són encara massa elevats per un proveïment regular.

Dels carbons americans, japonesos, alemanys, belgues i espanyols en parlarem pròximament.

Nord Amèrica segueix produint en gran escala antracites, cocs, etc., acumulant existències als ports dels Hampton Roads, sense trobar una franca sortida als països industrials europeus per diverses raons. Itàlia és l'únic país que mitjançant un conveni financer pot realitzar una importació notable de carbó americà de Norfolk, Newport News i Baltimore. Els cribats per gas i menuts industrials es paguen a 29 dòlars port italià. G. RODRIGUEZ

L'ASSEGURANÇA DE LES TRIPULACIONS

La *Gaceta* del 24 publicà una R. O. establint l'assegurança de les tripulacions contra els accidents marítims.

S'encarrega el Comitè oficial de segurs la redacció urgent d'un sistema d'indemnització per accidents de mar a bord dels vaixells que abarqui els casos no compresos en la llei d'accidents del treball, amb aplicació a totes les classes que componen les tripulacions.

Es disposa que per anar més de pressa s'apliquin els mateixos procediments que varen servir de norma al segur d'accidents de guerra, atenent, però, les variants que l'actual situació aconsella.

Els marins han demanat que l'assegurança fos per tots els casos, desprenent-se de la llei d'accidents del treball.

LA FRAGATA "PEPITA"

L'any 1898, a l'hivern, fondejà al port la fragata *Théodore H. Kaut*, comprada a una casa anglesa, al port d'Alacant, per la desapareguda casa naviliera E. Borbonés, propietària aleshores dels bricks-barques *Asunción* i *Pedro*, i del bergantí *Sebastiano*, que ja no existeixen.

La fragata *Pepita* era un veler molt gran, que junt amb la fragata *Remedios Pascual*, de la casa Marcellí Gané, eren les més grans que aleshores corrien pel port.

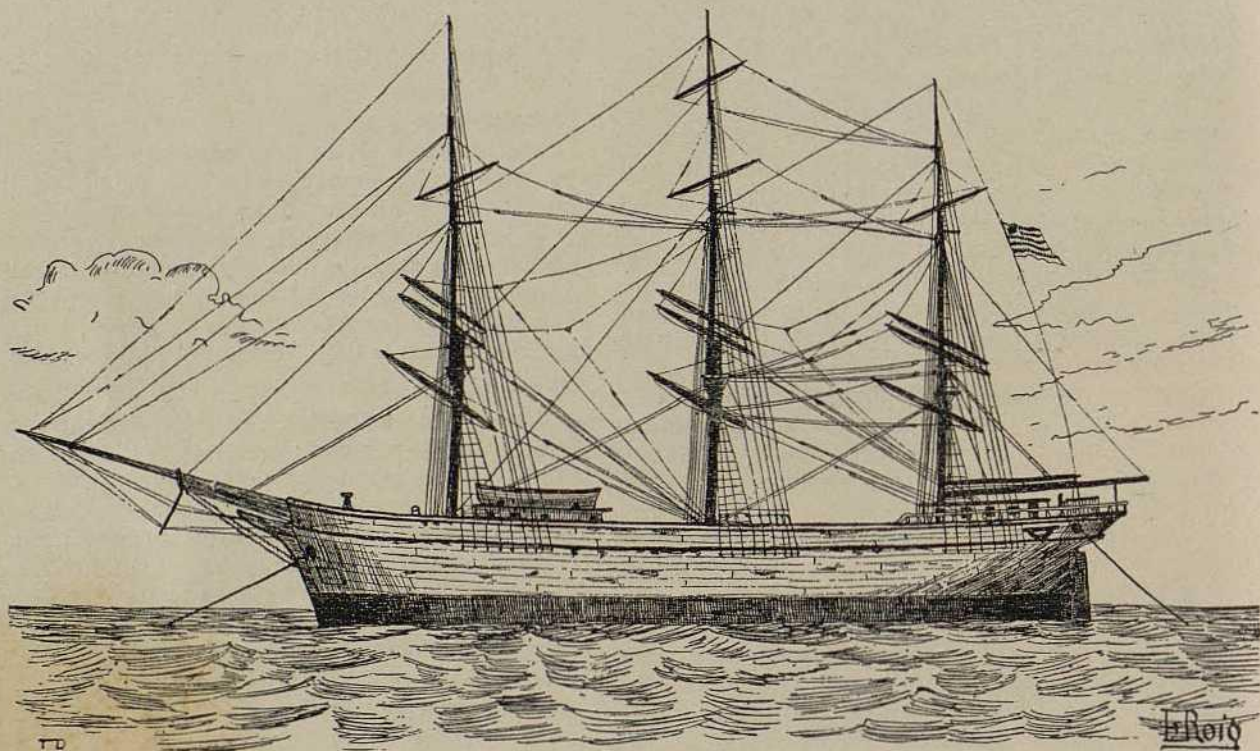
Era un veler de 2.000 tones, de fusta, pintat de blanc, amb la part més baixa de color bru.

La seva arboradura tenia una particularitat molt rara, i és que la peça més alta dels pals trinquet,

esmicolant l'arboradura, i deixant-lo com un ésser mutilat. Sort que la càrrega pesant que duia el redreçava amb ardidesa durant la lluita, lliurant a la fragata i als mariners d'ésser engolits per les entranyes d'aquell mar tan gran.

Amb l'arbre trinquet, únic que va restar en son lloc, i encara baldat del capdamunt, i les veles que restaven, pogueren arribar a port, en el qual la tripulació relatà el fet, amb l'esperverament de tota la gent que els sentia.

D'aquell fet, la *Pepita* quedà amarrada al nostre port com un invàlid, trista entre els demés vaixells que la voltaven aparellats, i esperant que sortís un comprador de les desferres mancades per navegar;



major i messana, era feta de dues peces, en les quals hi penjaven les vergues més altes de l'aparell. Tant l'arboradura, com el bastiment, eren esplèndids i d'una grandiositat que imposava.

El nou armador la batejà amb el nom de *Pepita*, i tant el nom com el pintat, li donaven quelcom de gentilesa. Va matricular-la a Montevideo, no podent lliur el nom del nostre port pels llocs en els quals anava, perquè el centralisme davant dels abandonaments no més feia que posar traves, tant en l'expedienteig com en els drets. La mateixa operació feta a l'Uruguay, era plena de facilitats en la seva gestió.

La fragata sortí cap a Amèrica, deixant al port una anyorança entristidora. Al viatge de tornada, tot venint de L'Havana, amb càrrega de ferro vell, es trobà amb una tempesta espantosa que els tripulants no creien pas resistir. Una mànega marina despenjant-se dels núvols, caigué com una serpentina que es despenja d'un arbre, al damunt del veler,

sortint-li, al capdavant, la societat «Dipòsit Flotant de Carbons», d'aquesta plaça.

Qui, passejant-se pel moll, arriba a la dàrsena del Morrot, la veurà amarrada sense pals, només amb una càbria al mig de la coberta per descarregar el carbó que cospa.

Està pintada de negre, sempre voltada d'una boirina de carbó que enterbola l'aigua i l'aire que la volten, com una maledicció caiguda al seu damunt, que li treu aquells tons puríssims del mar i el cel que sempre veia quan era blanca i solcava els mars.

Allí amarrada, i oblidada com un presidiari, veu amb racança com entren i surten navilis del port, coratjosos de navegar. Però té un consol: al seu costat té un company d'infortuní, un pontó que també resta allí perquè li passà el mateix.

Ambdós en el repòs es parlen i... s'endrecen mots plorant sa desgràcia...

EMERÈNCIA ROIG
(Croquis de l'Autor)

El repartiment dels antics transatlàntics alemanys

El *Shippbuilding and Shipping Record*, referint-se al repartiment dels antics grans transatlàntics alemanys, diu:

«Ens és grat fer constar que algunes favorables decisions han estat preses sobre el destí d'alguns grans transatlàntics alemanys que feien el servei comercial. El *Prinz Friedrich Wilhelm*, de 17,000 tones pes brut, que havia format part de la flota de la «Norddeutscher Lloyd», ha estat remès pel «Navy Departmen» dels Estats Units a la «White Star Line»; l'*Imperator*, de 52,000 tones, construït per a la «Hamburg-America Line», ha estat adjudicat a la «Cunard Company»; el *Patricia*, de 14,400 tones, i el *Pretoria*, de 13,000, tots dos construïts també per a la «Hamburg-Amerika Line», han estat igualment remesos a Anglaterra. Els transatlàntics *Zeppelin* (14,000 tones), el *Graf Waldersee* (13,000 tones), el *Mobile*, ex *Cleveland* (16,900 tones), el *Cap Finisterre* (14,500 tones), i el *Kaiserin Auguste Victoria*, també seran remesos pròximament.

Aquests vaixells foren traspassats per Alemanya en acordar la pau, posant-los sota el control del «Navy Departmen» dels Estats Units i dotats amb tripulació americana, si bé mai s'ha explicat el perquè d'aquesta decisió. No és possible donar cap raó per a que el Govern dels Estats Units continuï retinent-los, puix si aquests vaixells passaren a la jurisdicció americana fou perquè en aquell moment es dedicaven a la repatriació de l'exèrcit d'aquell país; però un cop acabada la repatriació, és molt just — segueix dient el *Shippbuilding and Shipping Record*, — que siguin incorporats a la marina anglesa, ja que les nostres pèrdues no són comparables a les de cap altra nació com ho palesa l'enorme xifra de 7.747,915 de tones perdudes per causa de la guerra.»

Això que sembla força equitatiu, sobretot des del punt de mira anglès, ha produït alguna alarma a França, la qual s'ha reflexat en els diaris, encara que el comissari de transports marítims digui que fins l'hora present no ha tingut esment de tal cosa i que la qüestió del repartiment d'aquests vaixells alemanys havent estat portada al Consell suprem de les potències aliades i associades, el representant francès del Comitè aliat de transports marítims no accepta el punt de mira de l'esmentat Comitè.

En l'importantíssim discurs que pronuncià dies passats a la Cambra el ministre de reconstitució nacional, M. Loucheur, parlà de les condicions sota les quals el Govern demanaria als aliats el repartiment de la flota de comerç alemanya.

Si aquest repartiment es fa per prorrateig de pèrdues, als francesos els pertocaran solament 100,000 tones.

Segons digué M. Loucheur si Anglaterra, que malgrat els seus grans sacrificis de flota, va anar construint, rebés a prorrateig el tonellatge alemany en la mida que li correspon per les pèrdues, augmentaria la seva flota — de 21 milions abans la guerra — en tres milions i mig, mentre que França en prou feines cobriria el dèficit actual de 600,000 tones del tonellatge total d'abans la guerra, que era de 2.400,000 tones.

Un comunicat de Washington diu que Mr. Franklin, President de l'«International Mercantile Marine Company», de Nova Jersey, ha requerit al «Ship-

ping Board» dels Estats Units perquè assigni el *Leviathan* (abans el *Vaterland*), de 54,000 tones, a la ruta Nova Iork-Cherbourg-Southampton.

El *Leviathan* és el més gran dels 97 vaixells alemanys que es refugiaren als ports dels Estats Units en esclatar la guerra, i encara que el Govern anglès no ha fet cap declaració concreta, malgrat les diverses qüestions que li han estat posades sobre aquest punt, sembla que tots aquests vaixells van en camí de ser retinguts pels Estats Units.

Aquesta actitud dels Estats Units ha despertat recels a Anglaterra. Són molts el homes de negocis anglesos, amics incondicionals del gran país americà, que comenten vivament aquesta actitud, alegant que tots aquests vaixells alemanys representen un total de 600,000 tones, mentre que les pèrdues de tonellatge americà no passen de 350,000, i fan remarcar que a conseqüència de la guerra, l'esforç de les drassanes dels Estats Units ha estat tan formidable que el tonellatge total d'aquell país ha pujat de dos milions 27,000 tones a 9.773,000 de tones, pes brut, la qual cosa és un increment extraordinàriament considerable.

Altrament afegeixen que la seva capacitat de construcció és tal que sense greu perjudici hauria pogut incloure aquests vaixells al botí comú per a ésser distribuïts entre tots els aliats, en proporció a les respectives pèrdues.

Si el *Leviathan* és assignat a la «International Mercantile Marine», la situació d'aquest vaixell haurà d'ésser precisada. La Companyia inclourà el *Leviathan* a la «Shipping Board» dels Estats Units perquè la corporació és americana, mentre que ha inclòit el *Prinz Friedrich Wilhelm* a la «White Star Line», l'estoc de la qual és de la «International Mercantile Marine», perquè és entitat anglesa.

Sigui com sigui, tant si aquests monstruosos vaixells porten bandera americana com anglesa el port de Southampton ha de sortir-ne beneficiat. No es donaran les extraordinàries combinacions d'abans de la guerra quan aquests transatlàntics alemanys anant i venint d'Hamburg i Bremen, s'aturaven fora del port de Southampton mentre els passatgers embarcaven i desembarcaven pel camí per tal que aquests grans vaixells poguessin defugir el pagament dels drets de port de Southampton. El quarter general del *Leviathan* i de l'*Imperator* i d'altres grans ex-alemanys transatlàntics a Europa, serà amb tota seguretat Southampton.

Hi han encara a Alemanya vuit transatlàntics per entregar als aliats en virtut de les clàusules de l'armistici. Aquests vaixells s'estan acabant o bé sofreixen avariacions.

Heu's aquí els noms:

Berlin, de 17,324 tones, el qual sofreix avariacions importants a les calderes; *Johann-Heinrich-Burchard*, de 19,582 tones, quasi acabat; *Bismarck*, de 56,000 tones, el qual no ha entrat encara en servei; *Colombus*, de 35,000 tones; *Genoa*, de 11,500 tones; *Munchen*, de 12,000 tones i *Tirpitz*, de 19,300 tones, en construcció.

El *Victoria-Luise*, de 16,703 tones, en molt mal estat, ha sotès un examen dels anglesos, els quals l'han jutjat inútil.

Noves línies comercials del "Shipping Board" dels Estats Units

El «Shipping Board» anuncia les següents noves línies comercials que completen el quadre publicat en el número 21 de CATALUNYA MARÍTIMA corresponent al 30 d'agost.

A l'Argentina:

De Nova Iork: 16 vapors de 5,000 a 9,000 tones p. m. De 10 a 12 nusos. Sortides setmanals.

De Boston: 5 vapors, de 4,200 a 9,000 tones p. m. De 9 $\frac{1}{2}$ a 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides cada tres dies.

De Mobile Ala: 2 vapors de 5,075 i 6,200 tones p. m. De 11 nusos. Sortides bimensuals.

De Nova Orleans: 4 vapors de 5,075 tones p. m. De 10 nusos. Sortides mensuals.

De Wilmington, N. C.: 4 vapors de 7,500 a 9,000 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

De Charleston, S. C.: 4 vapors de 7,500 a 9,000 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

De Savannah, Ga.: 4 vapors de 7,500 a 9,000 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

De Brunswick, Ga.: 4 vapors de 7,500 a 9,000 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

De Jacksonville, Fla.: 4 vapors de 7,500 a 9,000 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Servei de transatlàntics al nord del Brasil, amb escales a Pernambuco, Maceo i Bahia:

De Nova Iork: 2 vapors de 5,075 tones p. m. De 10 nusos. Sortides cada sis setmanes.

Servei de transatlàntics al Brasil Central amb escales a Rio i Santos.

De Nova Iork: 9 vapors de 5,075 a 8,650 tones p. m. De 10 a 10 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides cada deu dies.

De Charleston: 3 vapors de 5,075 a 7,500 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

De Nova Orleans: 1 vapor de 5,075 tones p. m. 10 nusos. Sortides mensuals.

De Wilmington: 3 vapors de 5,075 a 7,500 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

De Savannah, Ga.: 3 vapors de 5,075 a 7,500 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

De Brunswick, Ga.: 3 vapors de 5,075 a 7,500 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

De Jacksonville, Fla.: 3 vapors de 5,075 a 7,500 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides cada deu dies.

Servei de transatlàntics a la costa occidental i sud d'Amèrica, anant de Guayaquil, Colòmbia a Valpariso i Xile:

De Nova Iork: 5 vapors de 5,075 a 6,982 tones p. m. 10 nusos. Sortides quinzenals.

Servei de transatlàntics al Nord d'Àfrica i Egipte:

De Nova Iork a Egipte: 2 vapors de 4,300 i 5,075 tones p. m. 10 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a les Índies orientals holandeses:

De Nova Iork a les Índies orientals holandeses: 5

vapors de 6,500 a 8,800 tones p. m. De 10 a 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a la Índia:

De Nova Iork a Bombai i altres ports de la Índia: 2 vapors de 7,000 tones p. m. De 10 $\frac{1}{2}$ i 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides bimensuals.

Servei de transatlàntics a Espanya, amb escales a Barcelona, València, Cádiz i Sevilla:

De Nova Iork a Espanya: 3 vapors, dos de 9,000 i 5,875 tones p. m. respectivament, i un altre de menys tonellatge. Els dos primers de 10 $\frac{1}{2}$ i 11 nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a Dantzig:

De Nova Iork a Dantzig: 1 vapor de 5,075 tones p. m. 10 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides bimensuals.

Servei de transatlàntics a Constantinoble i ports del mar Negre:

De Nova Iork a Constantinoble: 2 vapors de 7,300 i 9,000 tones p. m. 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides cada sis setmanes.

Servei de transatlàntics a l'Àfrica occidental.

De Nova Iork a l'Àfrica occidental: 3 vapors de 6,200 a 8,800 tones p. m. 10 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a l'Àfrica del Sud:

De Nova Iork a l'Àfrica del Sud: 2 vapors de 6,100 i 7,500 tones p. m. De 9 i 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides bimensuals.

Servei de transatlàntics a l'Àustràlia i Nova Zelanda:

De Nova Iork a Melbourne: 3 vapors de 8,594 a 9,600 tones p. m. De 10 a 11 nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a Xina, Japó i Filipines:

De Nova Iork a Xina i Japó: 3 vapors de 7,500 a 9,600 tones p. m. De 10 a 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides cada sis setmanes.

De Sant Francisco a Xina i Japó: 15 vapors de 8,000 tones p. m. De 10 a 12 nusos. Sortides cada deu dies.

Servei de vapors transpacífics a Europa, amb escales a Iokohama, Kobe, Shanghai, Hong-Kong, Manila, Singapore i Calcuta:

De Sant Francesc als ports orientals d'Europa: 2 vapors de 8,800 tones p. m. 11 nusos. Sortides mensuals. —(Aquest servei ha estat augmentat amb altres vapors).

Servei de vapors a Gènova:

De Nova Iork a Gènova: 1 vapor de 7,653 tones p. m. 10 nusos. Sortida cada deu setmanes.

De Baltimore a Gènova: 1 vapor de 8,660 tones p. m. 10 nusos. Sortides cada deu setmanes.

Servei de transatlàntics a Grècia:

De Nova Iork als ports de Grècia: 2 vapors de 6,800 tones p. m. 10 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a Londres:

De Nova Iork a Londres: 6 vapors de 9,600 a 11,800 tones p. m. De 10 $\frac{1}{2}$ a 14 nusos. Sortides quinzenals.

De Filadèlfia a Londres: 3 vapors de 6,430 a 9,000 tones p. m. 10 nusos. Sortides mensuals.

De Baltimore a Londres: 2 vapors de 8,800 i 9,100 tones p. m. 10 nusos. Sortides mensuals.

De Norfolk (Va.) a Londres: 1 vapor de 7,500 tones p. m. 10 nusos. Sortides cada deu setmanes.

Servei de transatlàntics a Liverpool:

De Nova Iork a Liverpool: 6 vapors de 7,600 a 12,000 tones p. m. De 10 $\frac{1}{2}$ a 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides quinzenals.

De Boston a Liverpool: 2 vapors de 3,500 i 4,200 tones p. m. De 10 i 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides quinzenals.

De Filadèlfia a Liverpool: 5 vapors de 7,500 a 10,600 tones p. m. De 10 a 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides quinzenals.

De Baltimore a Liverpool: 1 vapor de 8,800 tones p. m. 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides bimensuals.

De Norfolk (Va.) a Liverpool: 1 vapor de 8,595 tones p. m. 11 nusos. Sortides cada deu setmanes.

De Galveston (Texas) a Liverpool: 1 vapor de 9,410 tones p. m. 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides bimensuals.

Servei de vapors a Glasgow:

De Nova Iork a Glasgow: 3 vapors de 7,000 a 8,554 tones p. m. De 10 $\frac{1}{2}$ a 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a l'Havre:

De New Iork a l'Havre: 4 vapors de 6,850 a 9,600 tones p. m. De 9 $\frac{1}{2}$ a 11 nusos. Sortides quinzenals.

Servei de transatlàntics a Burdeus:

De Nova Iork a Burdeus: 3 vapors de 7,400 a 8,800 tones p. m. De 10 $\frac{1}{2}$ a 11 nusos. Sortides cada tres setmanes.

De Boston a Burdeus: 2 vapors de 8,568 i 9,600 tones p. m. 11 i 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides mensuals.

De Baltimore a Burdeus: 1 vapor de 8,800 tones p. m. 11 nusos. Sortides cada nou setmanes.

Servei de transatlàntics a Marsella:

De Nova Iork a Marsella: 2 vapors de 7,467 i 9,600 tones p. m. 10 i 11 nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a Anvers:

De Nova Iork a Anvers: 7 vapors de 7,500 a 9,000 tones p. m. De 10 a 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides cada deu dies.

De Boston a Anvers: 2 vapors de 8,800 tones p. m. 10 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides mensuals.

De Filadèlfia a Anvers: 1 vapor de 18,554 tones p. m. 10 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides bimensuals.

De Baltimore a Anvers: 1 vapor de 9,927 tones p. m. 10 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides bimensuals.

Servei de transatlàntics a Rotterdam:

De Nova Iork a Rotterdam: 10 vapors de 5,000 a 11,800 tones p. m. De 10 a 12 nusos. Sortides setmanals.

De Filadèlfia a Rotterdam: 2 vapors de 7,500 i 9,300 tones p. m. 11 i 11 $\frac{1}{2}$ nusos. Sortides mensuals.

Servei de transatlàntics a Copenhague i Gothenburg:

De Nova Iork a Copenhague i Gothenburg: 5 vapors de 3,700 a 9,000 tones p. m. De 9 a 11 nusos. Sortides quinzenals.

Servei de transatlàntics a la India occidental:

De Wilmington (N. C.) als ports de la India occidental: 2 vapors de 3,100 i 3,280 tones p. m. 10 nusos. Sortides bimensuals.

De Charleston (S. C.) als ports de la India occidental: 2 vapors de 3,100 i 3,280 tones p. m. 10 nusos. Sortides bimensuals.

De Savannah (Ga.) als ports de la India occidental: 2 vapors de 3,100 i 3,280 tones p. m. 10 nusos. Sortides bimensuals.

De Brunswick (Ga.) als ports de la India occidental: 2 vapors de 3,100 i 3,280 tones p. m. 10 nusos. Sortides bimensuals.

De Jacksonville (Fla.) als ports de la India occidental: 2 vapors de 3,100 i 3,280 tones p. m. 10 nusos. Sortides bimensuals.

UN APARELL

CONTRA LES MINES SUBMARINES

La lluita entaulada durant la guerra per les marines aliades contra les mines submarines, fou fèrtil en notables invencions, a les quals gran nombre de vaixells mercants degueren la salvació.

Darrerament l'Almirallat anglès ha fet públic un d'aquests aparells, inventat per un oficial anglès. És un aparell molt enginyós i de positiva eficàcia.

L'aparell que porta el nom de *paravane*, consisteix en un cos metàl·lic buit, molt semblant a un torpede automòbil. Aquest cos va proveït d'una cisalla prou potent per a tallar els cables d'acer que lliguen les mines a llurs àncores, i de dos flotadors laterals units per un travesser rígid i alleugerit de pes per forats. La cua de l'aparell porta també un flotador més petit amb un timó que impossibilita a l'aparell de giravoltar i per tant obliga a l'aparell a presentar l'estisora sempre endavant.

Cada vaixell mercant portava una paravana a bord lligada a sota de la roda, portant un aparell que l'obliga a mantenir-lo submergit i apartat del vaixell. Altrament cada paravana anava lligada amb cable per a hissar-lo a bord.

Durant la marxa, els dos aparells protectors seguien paral·lelament el vaixell. En aquesta disposició, el cable de les mines submarines que es troba al pas del vaixell, era pres pel cable d'amarra d'una de les paravanes i posat en tensió anava reliscant fins anar a parar a l'extrem de l'aparell de defensa i era tallat per l'estisora. La mina, un cop afranquida, pujava a la superfície i aleshores era destruïda a trets.

Indubtablement, de tots els aparells imaginats per aquests efectes, aquest, per la seva lleugeresa i per la facilitat de manipulació i per la seva insignificant que suposa pels moviments del vaixell protegit, ha estat el més eficaç de tots els aparells de defensa.

LA NAVEGACIÓ AÈRIA

ELS AEROPLANES DE TRANSPORT I ELS ACCIDENTS D'AVIACIÓ

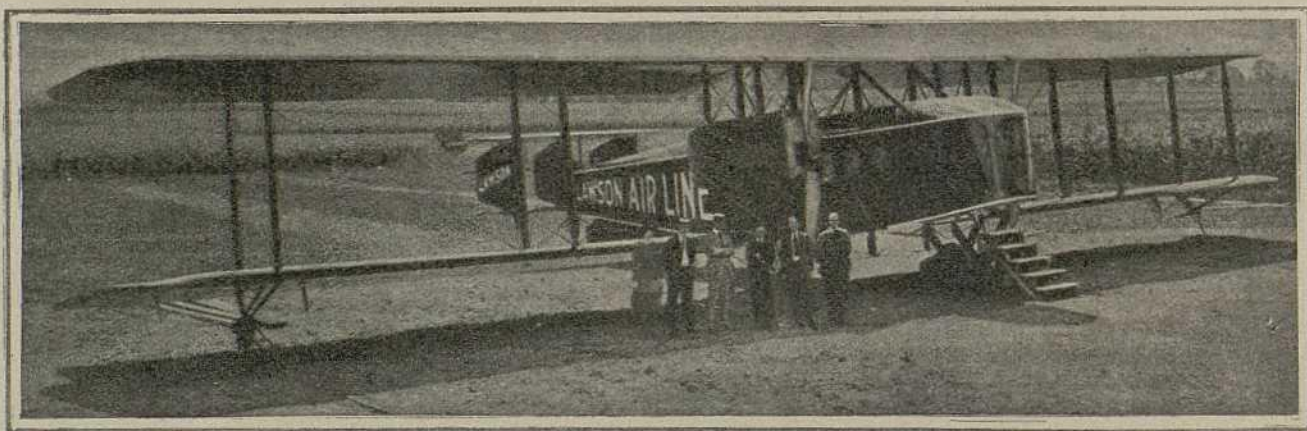
La possibilitat d'utilitzar pràcticament la via aèria per a transport de viatgers, és cosa que avui no admet discussió. Aquesta seguretat, però, no és prou per a garantir l'èxit de l'explotació de la línia, sinó que cal saber si els viatgers afluiran en nombre suficient a les estacions aèries decidits a utilitzar aquesta nova via. El preu d'un viatge en avió serà bon xic més car que els d'un viatge en ferrocarril o en vaixell, però l'economia de temps serà tan considerable que compensarà de molt l'excés de la despesa. Doncs, no és pas la qüestió dels preus el que dificultarà l'increment dels transports aeris, sinó la qüestió de la seguretat personal.

El públic, en general, avui encara considera l'avió com un enginy ple de perills. És evident que la majoria dels que es decideixin a pujar a un avió, sentiran la mateixa sensació neguitosa, potser una

pecte de la seguretat, cal establir una comparança entre el nombre d'accidents mortals haguts durant l'anyada presa com un dels termes de comparació i el nombre de quilòmetres recorreguts o la suma de les hores de vol, del mateix any.

Segons estadístiques publicades a França abans de la guerra, resulta que en 1908 hi hagué un accident mortal per 1,650 quilòmetres de vol; en 1909 per 15,000 quilòmetres; en 1910 per 33,000 quilòmetres; en 1911 per 47,000 quilòmetres, i en 1912 per 140,000 quilòmetres. En 1912 el coeficient de seguretat era noranta vegades més elevat que en 1908. No obstant, en aquesta última data moriren quaranta aviadors mentre que en 1908 només en morí un, però cal advertir que la xifra de quilòmetres volats de 1,600 saltà a 20 milions.

De 1912 ençà, han mort milers d'aviadors de tots



L'avió especial dels milionaris «C 2», el primer del nou tipus destinat al servei americà transcontinental

mica més accentuada, que sentien els que per primera vegada s'aventuraven a un viatge en tren ara fa prop d'un segle.

N'hi haurà molts que després d'haver-hi pensat bé, quan arribarà l'hora de ficar-se a la cabina de l'aeroplà s'hi tornaran a pensar i finalment es desdiran del viatge excusant-se amb allò de: «Val més un boig conegut que un savi per conèixer».

Per a assegurar l'èxit de l'aviació pràctica i comercial, cal, doncs, augmentar constanment el factor seguretat. No obstant, és un erro manifest considerar l'aviació com sistema de locomoció essencialment perillós. Actualment el seu coeficient de seguretat és força elevat i gairebé pot afirmar-se sense por que d'aquí deu anys ho serà més que el del ferrocarril. És un fet reconegut per tothom que la modernització dels sistemes de viatjar ha reduït molt el nombre d'accidents. La diligència causava més víctimes que el tren i que l'automòbil actual.

L'aviació era molt més perillosa en 1908 que no pas en 1919; no obstant, centenars d'aviadors han mort d'accident en aquests últims temps. Això a primer cop d'ull sembla contradir les afirmacions optimistes escrites més amunt, però per a fer-se una opinió raonable de l'estat actual de l'aviació res-

els països, però les hores de vol són tan nombroses que treient les baixes produïdes per la guerra, l'examen de les xifres recollides marca un notable descens en el risc.

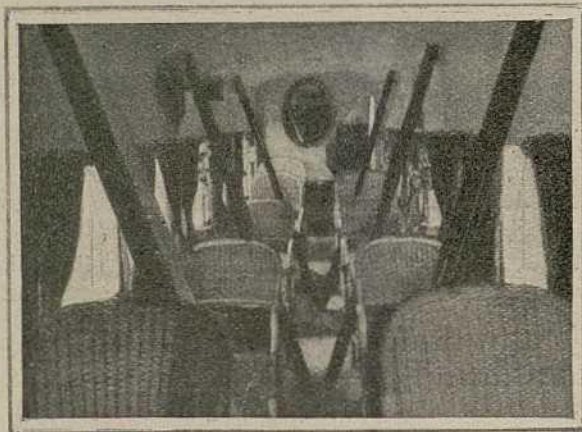
Les causes d'accident són variades i corresponen a ordres diversos; però, siguin les que siguin, poden ser anul·lades. En general, les caigudes tenen per causa o un defecte de construcció o una falta de pilotatge. En els primers temps de l'aviació moltes caigudes eren causades per defecte de construcció, avui, però, poques poden atribuir-se a aquesta causa.

Les faltes de pilotatge són fàcils d'evitar en principi. Es donen amb molta més freqüència en pilots que guien aparells de gran velocitat i en aquells que es dediquen a arriscats acrobatisms. Els grans avions utilitzats en el transport de passatgers no són gens a propòsit per a lluir-se amb maniobres d'aquesta mena, i en conseqüència les probabilitats d'accidents que tinguin aquesta causa resten reduïdes al mínim, tant més quan el maneig d'aquests aparells és molt més senzill que el dels de caça. Entre uns i altres hi ha la mateixa diferència que existeix entre un auto de carreres i un auto de passeig.

Quan predominava el tipus de monoplà, eren fre-

qüents les caigudes per ruptura d'una ala. L'adopció gairebé general d'aparells de dos i tres plans de sustentació ha permès reforçar talment les ales, que poden considerar-se formant un sol cos, d'una resistència extraordinària. Altra causa de moltes caigudes és la ruptura d'un dels cables de govern, puix ja és sabut que un aparell que perd la direcció no es manté gaire temps en equilibri i no triga a caure. Aquest perill s'ha evitat posant doblat el cable de govern de manera que si s'en trenca un l'altre dona temps suficient per executar un aterrisatge suau i àdhuc continuar el viatge amb seguretat.

De tots els períodes d'una volada el més perillós no és el que marca la major elevació de l'aparell, sinó el de l'aterrisatge. Mentre l'avió és a l'espai ben lluny de terra, es mou amb absoluta llibertat: podríem dir que està com el peix a l'aigua. Però quan ve el moment d'abandonar el seu element natural, l'aire, per pendre terra, és l'hora dels perills dels quals sols triomfa la habilitat i la resistència de l'aparell.



Vista de l'interior d'un «Handley-Page»,
que fa el servei París-Brusel·les

Abans quan el factor pes era decisiu, els *chassis* eren poc resistents i això havia motivat lamentables accidents deguts a un xoc violent en aterritzar, però avui que la qüestió del pes en aparells de transport no és un factor essencial, els *chassis* poden construir-se prou forts per a que resistixin qualsevol sotragada, lliurant al pilot de la preocupació de cercar un terreny net del més petit accident per a aterritzar.

En general, l'aterrisatge és tan més difícil com més velocitat porta l'aparell, la qual cosa augmenta la seguretat dels grans avions de transport que ultra d'aterritzar a aerodroms expressos mai no porten les vertiginoses velocitats dels avions de caça que molt sovint volen a més de 200 quilòmetres l'hora.

L'incendi de l'aparell és positivament un accident terrible, però que la resistència que avui pot donar-se als dipòsits d'essència i a la millor disposició dels tubs d'alimentació, fa molt menys probable, per no dir del tot impossible.

Els accidents de motor no tenen greus conseqüències, perquè l'atur sobtat del motor no implica ni de bon tros la caiguda de l'aparell, fora que l'accident es doni en el moment d'una maniobra arriscada i molt prop de terra, cosa que naturalment no ha d'intentar-se amb un avió de transport.

D'altra banda la panne del motor perd importància si la força motriu es divideix, tal com es fa en els grans avions, en dos o més motors, que si se'n para un els restants poden continuar funcionant sense necessitat d'aterritzar en vol planejat.

La navegació aèria és perfectament comparable a la navegació marítima: en les mateixes circumstàncies en que un petit vaixell es trobaria en situació crítica un transatlàntic de gran tonellatge tira al dret sense gaires preocupacions. Igualment, doncs, un gran avió de transport pot resistir fàcilment qualsevol fenomen atmosfèric suficient per a posar en perill un avió lleuger.

Pràcticament el perill d'una topada no existeix en la navegació aèria ja que per evitar-la l'un aparell pot passar per sota de l'altre, cosa absolutament impossible en qualsevol altre sistema de locomoció. Els canvis atmosfèrics sobtats tampoc constitueixen un perill seriós, perquè les futures grans línies de transport seran dotades d'estacions meteorològiques que permetran conèixer els canvis de temps amb anticipació suficient a la sortida de l'avió.

La boira és l'enemic més terrible de l'aviador, però com que sa formació no és pas instantànea, dona temps per a pendre precaucions, sense comptar que en les grans línies s'establiran potentíssims feus elèctrics que seran els fars de la navegació aèria i que en cas de boira espessa podran orientar al pilot.

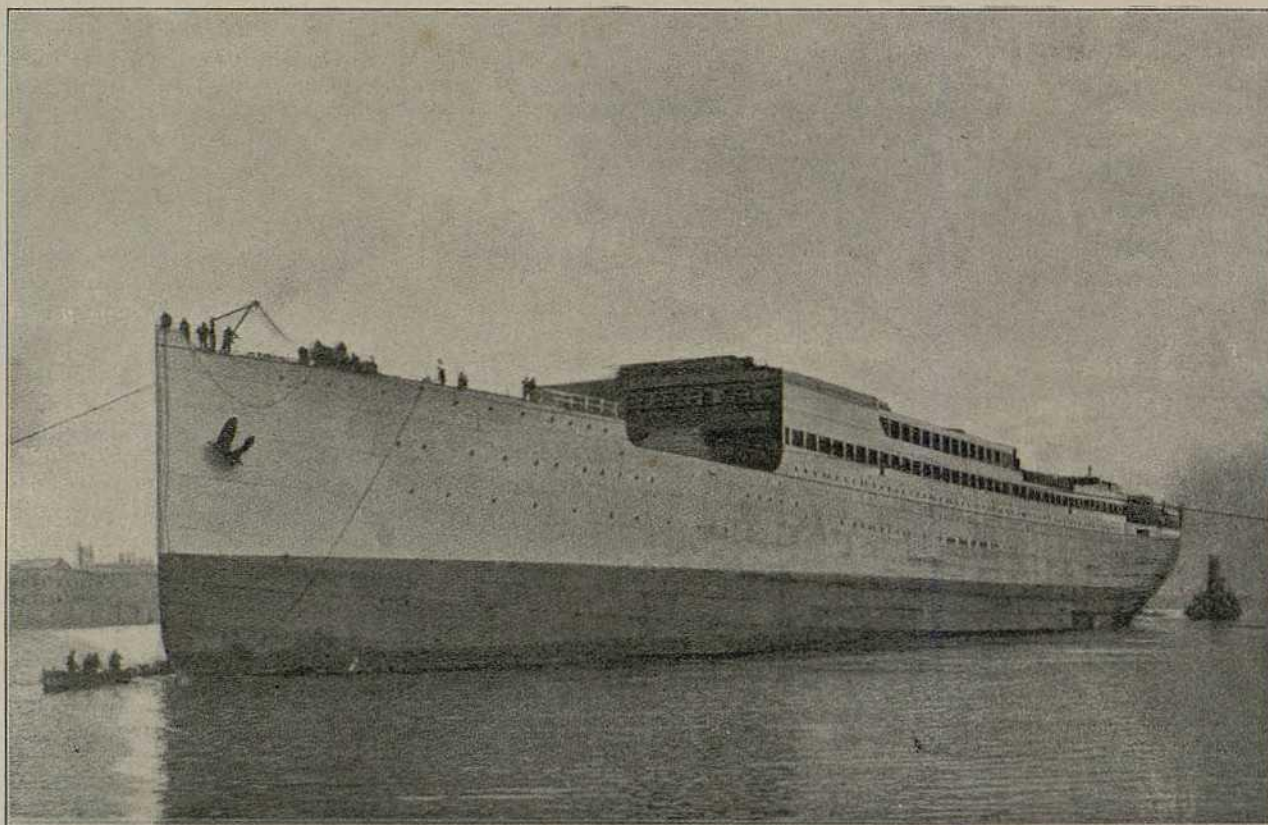
De tot això es pot deduir que el problema de la seguretat en aquesta navegació és pràcticament resolt. És cert que hi haurà qui perdrà la vida en un viatge d'aquests, però no és menys cert que aquest risc no és pas suprimit ni en la locomoció terrestre ni en la navegació marítima.

Pot discutir-se sobre els avantatges i els inconvenients de la via aèria, pot dubtar-se de l'èxit financer i de l'eficàcia pràctica de l'empresa, però ningú pot sostenir raonablement que l'aeroplà de transport sigui molt més perillós que un exprés o un transatlàntic. Al contrari, els viatgers que han anat de Londres a París a bord del *Goliath*, posem per cas, es mostren unànims en declarar que la impressió més forta de tot el viatge ha estat la de la seguretat més absoluta. En definitiva, tot és qüestió de perdre la por; quan els avions de transport funcionin regularment, la gent se'n servirà sense considerar un acte de gosadia l'arriscar-se a un viatge d'aquesta mena.

LES LÍNEES DE NAVEGACIÓ SUBVENCIONADES

Una R. O. de la *Gaceta* del dia 24 del corrent, sollicita dels Ministeris de Guerra, Marina, Estat i Governació informacions referents a les relacions que tenen amb el servei de Comunicacions marítimes amb els arxipièlags balear, canari i zona africana. També es demana informe en el mateix sentit a la Lliga Marítima i a la Lliga Africanista.

Igualment es requereix a les Associacions de Naviliers, a les Cambres de Comerç i altres entitats que emetin informes referents a les comunicacions marítimes actuals amb els esmentats indrets i les modificacions que caldria introduir-hi. Així mateix es demanen informes sobre els serveis que es fan al Continent americà i els que caldria fer.



EL NOU VAIXELL "ARUNDEL CASTLE"

Dies endarrera, la casa Harland & Wolf va llançar el magnífic vapor de passatgers *Arundel Castle*, desunat a la «Union Castle Mail Steamship Company Limited», de Londres, per al servei de correu i passatge de l'Àfrica del Sud.

L'*Arundel Castle* és un bastiment construït tenint en compte els últims avenços de l'arquitectura i l'enginyeria naval. En total pot transportar 1,063 passatgers (273 de primera, 224 de segona i 566 de tercera classe).

Les dimensions d'aquest vaixell, que ha estat mercedor de les més altes qualificacions de les entitats tècniques, tant pel que es refereix a seguretat i con-

fort com a la maquinària, són: 650 peus de llargada per 72 d'amplada amb un tonellatge brut d'unes divuit mil, més aviat més que menys.

Els casc és de construcció robustíssima i porta tres cobertes que s'extenen de cap a cap. El vaixell és dividit en dotze compartiments estancs i el doble fons agafa tota la llargada.

L'aparell propulsor consisteix en una hèlix doble moguda per turbines. El vapor és produït per onze calderes tubulars que treballen a una pressió de 22 lbs. per polsada quadrada.

Entre els aparells auxiliars que completen l'aparellament d'aquest magnífic vaixell moderníssim, ultra l'aparell de telegrafia sense fils, en porta un altre destinat a descobrir la presència dels submarins.

EXPOSICIÓ NAVAL A LONDRES

El 23 de setembre passat s'inaugurà a l'Olympia de Londres l'Exposició de construcció i maquinària naval, projectada pel 1914, la realització de la qual havia impossibilitat la guerra.

El concurs s'ha obert sota els més favorables auspicis, puix coincideix amb el moment més agut de la reconstrucció comercial d'Anglaterra. Els industrials s'han abocat sense reserves, com ho demostra el fet que no ha quedat ni un pam quadrat de superfície disponible sense ocupar, talment que l'immens hall de l'Olympia és materialment ple de gom a gom.

Un dels passos més decisius per a la realització del projecte d'aquesta Exposició fou l'adquisició d'espai per la Royal Commission, decretada pel Govern neerlandès, destinant-lo a una exhibició col·lectiva de

navegació (de guerra i mercantil), construcció i maquinària holandesa.

Aquesta és la primera Exposició de tal magnitud que es celebra a Europa d'ençà que la pau és firmada, sobre tot pel que toca a l'aparellament i els elements auxiliars, demostrant d'una manera brillantíssima fins on pot arribar la indústria quan es proposa treballar ràpidament en la reconstrucció i en la creació de nous enginyers, que fan del món actual quelcom ben diferent del món d'uns quants anys endarrera.

El comitè de l'Exposició ha disposat un petit teatre cinematògraf per a passar films de construccions i d'enginyeria navals. Aquest cinematògraf funciona de 2 a 8'30 cada dia i les pel·lícules s'anuncien diàriament a la taula d'anuncis de l'Exposició, i moltes de les exhibicions van acompanyades de conferències.

REVISTA DE NÒLITS

SITUACIÓ DE MERCATS I ÚLTIMES COTITZACIONS

Carbó.

Anglaterra.

En començar la segona desena del corrent mes, se inicià un alça de caràcter general en els mercats anglesos de carbó. En els nòlits per a Espanya és on fou més sensible el ràpid augment, passant de sobte de 52 s. 6 d., que era el nivell en que s'havien mantingut les cotitzacions durant una porció de temps, a 65 s. que segueix essent el tipus corrent.

L'existència disponible per a l'exportació és poca encara, però l'oferta de tonellatge no és la suficient per atendre les reduïdes necessitats del mercat i aquest és el motiu de la puja. Les restriccions i els tràmits enutjosos i llargs per a l'obtenció de llicències d'exportació continuen en pràctica, i per tant, és evident que l'anormal situació no convida a oferir tonellatge a un mercat sembrat de tota mena de dificultats ja que hi ha que tenir també present que persisteix en tota sa gravetat la congestió als ports anglesos, així als de càrrega com als de descàrrega.

Per altra part i passant a l'ordre econòmic, avui en dia està en millors condicions el mercat nord-americà que l'anglès. Resulta més remunerador el nòlit de 26 a 30 dòlars des de els ports americans al Mediterrani, que el de 65 s. per a Barcelona, que és el millor tipus que actualment es cotitza per a ports del primer dels tràfecs referits. I una prova ben eficient de ço que manifestem és la gran afluència de tonellatge vers el mercat americà.

Es compendrà fàcilment, pels motius anteriorment exposats, la raó del retraïment que sofreixen els ports britànics. Ha empitjorat la seva situació la requisa que els governs escandinaus han fet de vaixells de les respectives nacionalitats, a l'objecte de destinar-los a l'aprovisionament de combustible, ja que l'hivern augmenta les necessitats i les referides nacions es troben amb existències escasses.

Les darreres cotitzacions conegudes són:

Cardiff-Barcelona, 65 s.; València, opció Almeria, 62 s. 6 d.; Almeria, opció Màlaga, 60 s.

Swansea-Màlaga, 65 s.

Cardiff-Gènova a 52 s.

Veler de 2,000 tones, a motor, per a Barcelona a 50 s.

Estats Units:

El principal i més atractiu mercat de Nord-Amèrica, és el del carbó per a ports del Mediterrani, ports escandinaus i Sud Amèrica. Per a altres transports les demandes són moderades. La regulació dels diversos mercats és mantinguda pels tonellatges del Shipping Board, que amb els seus vapors manté ben proveïdes les necessitats dels embarcadors nord-americans.

Les demandes continuen en augment, mentre que la producció disminueix a causa de la persistent manca de mitjans de transport des de les mines als punts d'embarc, i també produïda aquella per les convulsives vagues que es venen desenrotllant en els centres de producció.

Dies enrera estaven pendants i en negociació unes

peticions dels obrers miners, quals principals extrems es refereixen a un augment dels salaris en un 60 per cent i a la reducció en un 50 per cent en la jornada de treball.

De manera que de prosperar tals demandes és natural que se'n derivarà, en conseqüència, augment en el cost d'explotació i una menor producció de combustible, perdent el mercat dels Estats Units la situació esplèndida en que l'havien col·locat les circumstàncies, desapareixent també els avantatges econòmics que l'havien posat en condicions de poder competir, amb eficàcia, amb els mercats de l'Anglaterra.

L'exportació total dels ports americans, en el darrer mes de juny, fou de 2.653,516 tones.

La suma que correspon als 12 mesos compresos entre juliol de l'any 1918 i juny del corrent, és de 22.438,000 tones, prescindint del carboneig dels vapors transportadors.

Els nòlits es mantenen al mateix nivell, i els noliejaments són nombrosos, especialment per a Itàlia.

Virgínia-Marsella, 27 dòlars; 126 i 127 s.; varies contractes.

Virgínia-Oest d'Itàlia, entre 26 i 27 dòlars. Nombrosos noliejaments.

Virgínia-Grècia, 28'75 dòlars.

Virgínia-Anvers o Rotterdam, 22'50 dòlars.

Filadèlfia-Baltimore-Hampton-Roads a Marsella, 26'50 d.

La majoria dels transports citats per a Marsella, són efectuats en vaixells espanyols.

Cereals.

Argentina:

Un lent i gradual descens s'ha vingut produint en els nòlits en les darreres setmanes. Apart el tonellatge requisat pel Govern anglès, són poques les operacions que es realitzen.

Les cotitzacions preteses pels armadors, han oscil·lat al voltant de 190 s., blat i blat de moro; 200 s. per llinosa; i 205 s. a 215 s. per ordi. Però, com ja hem dit, aquests són els nòlits a base dels quals estaven disposats els armadors, però els embarcadors, que per altra part no senten urgència de tonellatge, no els han acceptat i no es donen pressa en noliejar.

Com el mercat de carbó anglès, aquest mercat també es resent de la sotstracció del mercat lliure, de part del tonellatge escandinau, i ben segur que de no haver succeït això, més pronunciada hauria estat la baixa en les cotitzacions.

Per a Anvers s'ha contractat entre 145 s. i 150 s. mentre que els noliejadors per a aquest destí pretenien de 180 s. a 200 s.

Per a Portugal es cotitza a 175 s. i per a Espanya entre 185 i 190 pessetes, havent-se realitzat algunes operacions.

Per a Anglaterra i per a Itàlia els nòlits de taxa són els mateixos coneguts, 62 s. 6 d. pel primer destí i 115 s. pel segon.

Cotó.

Els anglesos observen, que segurament obeint al patriòtic propòsit de protegir la marina mercant nacional, els embarcadors americans han fet el propòsit de que el transport d'aquella primera matèria s'efectuï en tant sigui possible en vaixells nacionals amb preferència als altres.

Així es dona el cas que de 160,000 bales, que a mitjans del corrent mes hi havien flotant amb destí a l'Anglaterra, més del 75 per cent d'elles navegaven en bandera nord-americana.

El mercat està regularment actiu.

Desconeixem les actuals cotitzacions.

Llana.

Les operacions a l'Argentina escasses.

El nòlit obtenible, es manté al voltant de les £ 10 la tona cúbica.

Nitrat.

El mercat de nitrat es manté ferm.

Actualment existeix preparat per a l'embarc amb destí a Anglaterra, un estoc d'unes 30,000 tones concertat a 250 s. per als transports que s'efectuïn al que resta d'any i a 230 s. pels embarcs de l'any vinent.

Per a la mateixa Anglaterra també s'ha cotitzat a 240 s. fa pocs dies i per a Marsella a 250 s.

Destí Espanya vapor de 5,000 tones a 245 s.

Mineral.

Hi ha poc tonellatge en el mercat.

Per la mateixa raó que és insuficient el tonellatge per a transport de carbó és per la que escasseja als mercats de mineral la capacitat de transport.

Es bastant més crescuda la demanda de tonellatge que l'oferta. No obstant i això, els nòlits es mantenen sense grans variacions.

*General i per viatge.**Fruïta:*

Hi ha bastant demanda de tonellatge en els mercats exportadors, però els nòlits no inciten a l'aportació.

Extrem Orient: Les operacions en aquests mercats, són en poca escala i el tonellatge tampoc hi és abundant i els nòlits la majoria se sostenen i alguns han sofert lleugeres modificacions.

Calcuta-Anglaterra, juta, 160 s. i 165 s.

Bombay o Karachi, pes mort, a 120 s.

Bombay-Anglaterra, mineral manganoso, 65 s.; i per a Anvers a 100 s.

Java-Anglaterra, taxa 90 s.; per a Holanda, 290 s. i per a embarcs novembre pròxim es demana 300 s.

Costa Madras-Marsella, 200 s. pes mort.

Singapoore-Londres, copra, 100 s. tona de 12 quintans.

Singapoore-Penang o Malaca-Liverpool, goma, 150 s. tona de 50 peus cúbics.

Time Charter.

El mercat a temps està actiu amb nombroses demandes.

Varis vapors anglesos han estat noliejats entre els 25 i 28 s. per a períodes de 6 i de 12 mesos.

Tonellatge neutral per a diversos tràfecs i mateixos períodes entre 40 s. i 45 s.

Vapors nord-americans, per sis mesos a 10 dòlars.

R. C.

EL TONELLATGE

COMENTARIS A UNA OPERACIÓ DE COMPRA

Es sabut que el «Shipping Board» ha dut a terme la venda de 100 vaixells a l'«Anderson Overseas Corporation», els quals són adquirits per compte d'armadors francesos i italians.

El *Fairplay* posa els següents comentaris a aquesta operació:

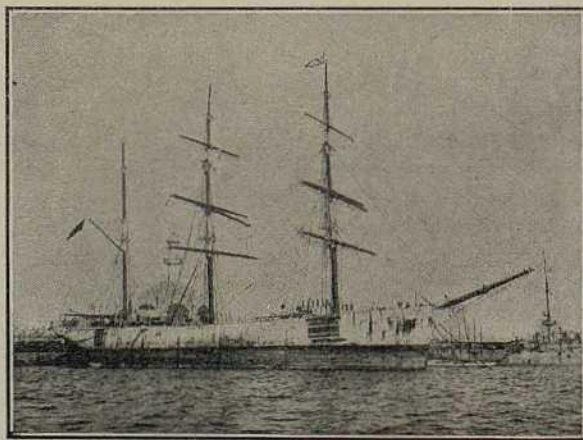
«El preu total de compra seria de 80 milions de dòlars per 100 vaixells representant 381,000 tones de pes mort, o siguin prop de 210 dòlars per tona. Els vapors són d'acer, del tipus anomenat dels Grans llacs i cremen carbó.

El «Shipping Board» dels Estats Units, pot ésser felicitat per aquesta transacció: resta saber solament si els compradors francesos i italians han fet un bon negoci. El fet de pagar, per exemple, 200,000 lliures per un vapor de 4,000 tones de pes mort implica una fe molt forta en l'avenir de l'armament, i la fe, diu l'adagi, transporta les muntanyes. Però si, com és molt possible, es produeix una baixa dels preus en un temps poc llunyà, els compradors seran col·locats sota una avalanxa que ells mateixos hauran fet néixer.

Pels termes d'una circular que he rebut de Rotterdam, una casa holandesa ofereix vapors en construcció a preus molt inferiors als que han estat pagats als Estats Units. Per exemple, un vapor de 2,200 tones de pes mort, a entregar al juny de 1920, és ofert a prop de 38 lliures la tona; un altre de 3,200 tones de desplaçament, a entregar també pel juny, és ofert a 37'7 lliures; un vaixell a motors Diesel, de 4,600 tones, a entregar pel febrer pròxim, és ofert a 37'15 lliures la tona.»

Posteriorment es diu que entre armadors i constructors holandesos s'ha fet un contracte per tres vapors de prop de 13,000 tones de pes mort cada un i d'una velocitat de 12 nusos, a entregar pel juny de 1921, al preu aproximat de 32 lliures la tona.

La construcció holandesa és apreciada arreu com una de les millors del món.



La corbeta J. C. Llusà, que ha entrat al port de l'Havana completament desarbolada pel mateix cicló que enfonsà el *Valbanera*

Fot. Jorro

MISCEL·LÀNIA

FRANÇA

Un Comitè de direcció de transports marítims

Per disposició del 12 de setembre, s'ha constituït al Comissariat de Transports Marítims i funcionant sota la seva presidència efectiva, un Comitè de direcció dels transports marítims.

Pel desenrotllament de la pesca

Durant el mes de setembre, un vapor pesquer, el *Bordagain*, ha entrat per primera vegada al petit port de San Juan de Luz, que està construint-se per a refugi de pescadors. Té un calat de tres metres i mig. L'entrada d'aquest pesquer ha produït gran entusiasme, per veure's realitzada la primera temptativa de desenrotllar la indústria de la pesca que la Gasconya està en condicions immillorables de reeixir.

Actualment no hi ha a França més que un gran port de pesca, que és el de Bolonya, puix tots els altres no tenen el calat necessari pels vapors pesquers moderns, no permetent a aquests l'entrada i sortida a tota hora.

Per impulsar la pesca, una comissió està treballant en la formació de projectes de millora de ports pesquers. S'ha decidit que hi hagin quatre grans ports de pesca: tres a la Mànega i l'Atlàntic i un altre al Mediterrani. Els primers seran Bolonya i Lorient. El tercer, que serà l'Oceà, no ha estat designat encara. Tampoc se sap el port escollit pel Mediterrani.

Es destinarà un crèdit especial de 40 a 60 milions el qual, ultra crear els grans ports de pesca, permetrà millorar els altres.

Amb aquestes millores creuen els francesos que es veuran independents de la concurrència espanyola en la pesca al golf de la Gasconya.

L'augment de la flota

Sembla que determinats elements de l'armament francès s'oposen a que sigui aprovat el projecte del ministre de Treballs públics, segons el qual es demana un crèdit de 1,830 milions de francs per elevar el tonellatge mercant a cinc milions.

Alguns parlamentaris, entre ells l'ex-ministre de Marina, M. Chaumet, s'hi mostren contraris, no perquè deixin de reconèixer la necessitat d'augmentar el tonellatge, sinó per creure que l'Estat no pot suportar ara aquesta despesa, perquè no hi ha garantia de que ho faci bé i finalment perquè els naviliers necessiten llibertat d'acció.

Però, per ara, tots els actes del Govern semblen indicar que persisteix en el pla marcat.

L'accident del «Dumbéa»

El paquebot *Dumbéa*, de les «Messageries Maritimes» estava en apariació de feia algunes setmanes. El 10 de setembre es volgué posar-lo a flor d'aigua des del dic sec. Però el *Dumbéa* estava massa lleuger i quan es trobà alçat per l'aigua, giravoltà en un angle de 78 graus. Hi hagué uns quaranta ferits, entre els obrers que hi havia a bord, i dos morts.

El *Dumbéa* (ex *Bresil*) fou llançat el 7 de novem-

bre de 1888, a les drassanes del Sena. Desplaça 5,986 tones. Pot transportar 1,100 passatgers. És un dels millors vaixells de la Companyia. S'estan fent els treballs per posar-lo en equilibri.

Llançament de dos cargos

A les drassanes del Sena, de Tolon, es llançaren el 12 de setembre dos cargos de 1,400 tones de pes mort, apel·lats *Charpentier* i *Cordier*. Porten dues calderes marines i dues màquines de triple expansió, que donaran una velocitat de 9 nusos a dits vaixells.

L'autonomia dels ports francesos

En nom de la comissió de Treballs públics, el diputat M. Crolard, ha demanat a la Cambra l'aprovació del projecte formulat pel Govern sobre l'autonomia dels ports de comerç i simplificació de les formalitats referents a l'execució dels treballs en tots els ports.

La comissió accepta les disposicions presentades referents a la concessió als enginyers en cap dels ports de facilitats per al moviment.

Quant a l'autonomia, M. Crolard, posa de manifest les modificacions importants introduïdes pel ministre M. Clavelle al seu projecte primitiu. Segons aquestes modificacions, es suprimeix el Comitè econòmic regional, encarregant-se de l'administració del port les Cambres de Comerç. La comissió defensa la permanència del Comitè tal com era marcat en el projecte primitiu.

La comissió reclama també l'atribució al port de tots els ingressos dels drets de moll, mentre que el projecte de M. Clavelle posava una reserva a aquesta atribució especificant «en les condicions i les proporcions determinades per les lleis en vigor».

Termina la comissió dient que espera que l'acció general que la direcció del port ha d'exercir en tots els serveis serà veritablement efectiva i que els diversos departaments ministerials dels quals en serà l'agent, li sabran deixar l'autoritat efectiva necessària.

Els sous del personal subaltern

Havent sorgit una diferència entre el Comitè central dels armadors francesos i la Federació Nacional dels Sindicats Marítims, reclamant aquests darrers, a comptar del 15 d'agost de 1919, un augment dels salaris mensuals del personal subaltern de pont i màquina en els vaixells d'altura i de cabotatge, així com també un augment de les hores suplementàries, el comissari dels transports marítims, M. Dupuy, actuant en qualitat d'àrbit, ha dictat, el 29 d'agost, la sentència segons la qual es decideix:

Que a comptar del 15 d'agost de 1919, l'escala dels salaris mensuals del personal subaltern de pont i màquina, a bord dels vaixells d'altura i de cabotatge, és fixada com segueix:

Contramestre, fuster, panyoler i panyoler de màquina: 385 francs.

Bodeguer: 370 francs; fogainer: 360 francs; mariners de bodega: 330 francs; mariners de coberta: 300 francs; mossos: 180 francs; gat de mar: 150 francs.

S'apugen també les hores extraordinàries, segons la categoria del personal.

Es sospèn la construcció de cinc cuirassats

Havent circulat la notícia de que es preparava la represa dels treballs dels cinc cuirassats sospesos des de 1915, el Ministeri de Marina ha declarat que no havia concedit vaixells de guerra i que s'estudia-va un nou programa que representa l'abandonament dels dreadnoughts.

Aquesta solució s'adapta a la que ha pres l'Almirallat britànic, puix el dreadnought que l'almirall Fisher anomena «vaixell de l'Antic Testament», no respon a cap de les necessitats actuals i és condemnat definitivament.

L'Estat encarrega un paquebot a Anglaterra

L'Estat francès ha contractat amb les drassanes Cammell, Laird i C.^a, de Birkenhead, la construcció d'un paquebot destinat al servei de passatge entre Marsella i Algèria o Tunis. Es tracta d'un vapor de prop de 4,700 tones brutes, el qual tindrà una velocitat, a mitja càrrega, de 19 nusos garantits. El vaixell serà aparellat completament per les drassanes angleses i haurà d'ésser entregat en un espai de 18 mesos.

Es el desè paquebot que ha encarregat l'Estat pel servei de l'Àfrica del Nord i serà l'únic que es construirà a Anglaterra, puix tots els altres es construïren o es construiran a França.

Noves drassanes a l'Havre

S'ha constituït a l'Havre una Societat de construcció i apariació de vaixells amb el títol «Tallers i Drassanes de l'Havre».

Aquestes drassanes, que tindran una gran importància, podran construir grosses unitats.

A les «Forges et Chantiers de la Méditerranée», del mateix port s'ha llançat el cargo de 1,400 tones *Chavron*, construït per compte del Comissariat de la Marina Mercant i l'avis de l'Estat *Epernay*.

El transatlàntic «Paris»

A les drassanes de Saint Nazaire s'enllesteix la construcció del transatlàntic *Paris*, encarregat per la Companyia General Transatlàntica. Fou posada la quilla l'any 1913 i llançat al mes de setembre de 1916.

Aquest paquebot serà posat segurament al servei durant el segon semestre de l'any vinent. Té les següents característiques: eslora, entre perpendiculars, 224'15 metres; amplada, 26 metres; puntal, 18 metres. Potència, 42,000 cavalls; calat, 9'50 metres; tonellatge brut, 30,000 tones; propulsió 4 hèlixs mogudes per turbines.

La mateixa Companyia ha encarregat a les drassanes de Cammell, Laird, de Birkenhead, un gran transatlàntic del tipus *Rochambeau*, engrandit pel servei Havre-Nova York.

ITALIA

Noves línies del «Lloyd Sabaud»

El vapor italià *San Rossore*, de 8,000 tones, inaugurarà aquests dies les línies de navegació de Gènova, Lisboa, Marsella, Anvers i retorn. De Marsella anirà a Gènova, a Colombo i Austràlia.

BÈLGICA

Ampliació d'una Companyia

S'ha dit a Anvers que la Companyia de navegació J. Van Hemelryck «La Transoceànica», acaba d'adquirir la Companyia de navegació «La Blanca», de Bilbao.

Sembla que la Companyia ampliarà el seu capital a 100 milions.

Els vapors que posseeix la Companyia «La Blanca» són *Ogoño*, *Ollargan*, *Onton*, *Oquendo* i *Otoyo*.

GRÈCIA

L'activitat del port de Salònica

Augmenta sensiblement l'activitat del port de Salònica, sobretot després que s'han restablert les comunicacions per terra amb Sèrbia fins a Belgrad.

Arriben en gran quantitat les mercaderies americanes, angleses i italianes per aquest país i el Govern fa tot el que pot per facilitar el trànsit per Salònica.

Els serveis de les Companyies helèniques es comencen de rependre tan bon punt els vaixells requisats esdevenen lliures.

Varis armadors han establert ja línies de cabotatge entre els diversos ports grecs, Salònica, Suïssa i Constantinoble.

VARIA

El tràfec amb Alemanya

El dia 24 de setembre va marxar cap Hamburg el vapor *Atlante*, de la «Companyia Transmediterrània», restablint-se així el nostre tràfec amb Alemanya. Porta càrrega general i uns 400 alemanys que han estat refugiats a la nostra ciutat durant la guerra.

Ha vingut d'Hamburg el vapor *Hulda Maersk*, que ve amb la bandera danesa i pertany a la «Companyia Rob. M. Slowan J. R.», d'Hamburg, la qual establirà un servei ràpid entre Alemanya i Espanya.

Altres vapors espanyols es preparen per a dirigir-se a Hamburg. També ha circulat el rumor de que una important Companyia naviliera alemanya pensa establir una línia de més de cinquanta vapors que seran abanderats a Espanya.

Referent a les comunicacions amb Alemanya, la Direcció general de Navegació i Pesca, ha publicat dues circulars, una del Govern anglès participant el fet de que continua existint de dret l'estat de guerra fins que es ratifiqui el tractat per las tres potències associades. Té el propòsit de no intervenir en els carregaments de vaixells neutrals que facin tràfec amb Alemanya, excepte en circumstàncies especials, encara que segons les regles vigents, els carregaments poden ésser contrabàndol de guerra.

L'altra circular és del Govern dels Estats Units, anunciant la mateixa decisió.

Velers enfonsats

Davant del Cap Enderrocat (Mallorca), una ratxa de vent féu naufragar el llagut *San Antonio*.

Els tripulants intentaren arribar a terra nedant,

i quan estaven en perill d'ofegar-se, passà el pailebot *Vilassar de Mar*, i els va recollir.

—El dia 22 es va rebre la notícia de que havia naufragat a Civitavecchia el pailebot *Lucentino*, propietat de D. Manuel Rodrigo, d'Alacant.

Durant la nit del 20 de setembre s'encallà a la platja. Era d'unes 200 tones.

El cicló que enfonsà el «Valbanera»

S'han sabut altres informes dels danys i perills causats pel cicló del dia 8, desenrotllat al golf de Mèxic.

La corbeta *J. i C. Llusà*, arribà a Barcelona completament desarbolada. Sortí de Galveston el 28 d'agost, conduint carregament de drogues, en direcció a Càdiz.

El vapor *Navarra* sortí el 3 de setembre de Galveston, arribant al nostre port el 23. Estigué en comunicació constant amb Washington, assabentant-se de la trajectòria del cicló.

A Pasajes ha arribat el vapor *Yandiola*, el qual suportà el cicló, corrent greus perills d'enfonsar-se. Sofrí grans desperfectes a la coberta. Solament es salvà degut a l'extraordinària energia dels tripulants, els quals quedaren sense robes pels efectes del vent.

El *Fairplay* ha donat la següent notícia:

«El vapor americà *Coyron*, de l'«Emergency Fleet Corporation», ha anat a fons al canal de Bahama a causa del cicló. Moriren tots els tripulants. Dos altres vapors han naufragat per la mateixa causa: l'espanyol *Valbanera* i l'anglès *Bayrongo*, morint també la tripulació.

El mateix cicló ha llançat a les costes del Kay West els vapors americans *Tonawanda*, *Courae* i *War Jandoly*.

La navegació de cabotatge

La *Gaceta* del dia 22 publicà una R. O. referent a la navegació de cabotatge. Diu que la llei de Comunicacions marítimes de 1909 reserva l'exclusiva de la navegació de cabotatge als vaixells de construcció espanyola. Explica després les causes que determinaren la concessió de cabotatge nacional a la Companyia anglesa «Royal Mail», o siguin la manca de tonellatge. Afegeix que restablert la normalitat, cal que el principi de la llei es torni a aplicar, però que abans de dictar una solució definitiva vol escoltar el parer de les Associacions de naviliers i Cambres de Comerç en el sentit que diguin si ha de conservar-se en tota l'extensió que senyala la llei de Comunicacions marítimes l'exclusiva del cabotatge en mercaderies i passatgers als vaixells de construcció espanyola.

De fet, doncs, queda derogat el permís que tenia la «Royal Mail» de fer cabotatge nacional. Hi ha en litigi si aquesta navegació han de prestar-la solament els vaixells construïts a Espanya o els de bandera espanyola. Respecte d'això cal dir que tots els vaixells construïts a l'estranger abans de promulgar-se la llei de Comunicacions marítimes, passaren a considerar-se tenint els mateixos drets que els espanyols. Després han estat adquirits vapors estrangers que fan cabotatge i tot fa creure que prosperarà el criteri de que siguin els vaixells de bandera i no solament els de construcció espanyola els que facin la navegació de cabotatge.

UN NÚMERO EXTRAORDINARI

Tant per assolir la regularitat en la publicació de la Revista, com per donar la deguda importància a un NÚMERO EXTRAORDINARI DEDICAT A TARRAGONA, hem decidit suspendre el número corresponent al 10 del corrent, publicant, en canvi, un número doble de 32 pàgines de text, que sortirà puntualment el dia 20 d'octubre.

Llançament

A Laredo s'ha llançat el vaixell de fusta *Celekta*, de 300 tones, construït per encàrrec de la Casa «Màxim Garcia i C.^a», de Santurce. Muntarà un motor auxiliar de 50 cavalls, matriculant-se a Bilbao.

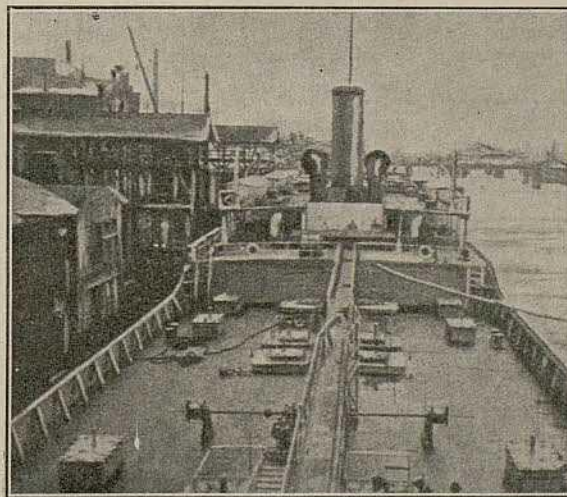
Construcció de pesquers

Havem sentit rumors que unes drassanes de construcció de velers, establertes a la costa catalana, pensen transformar-se per a construir vaporets pesquers.

No hi ha dubte que una indústria com aquesta podria donar profitosos resultats, puix en la pesca hi ha moltes iniciatives a desenrotllar.

EL PORT D'HAMBURG

Finalment han estat alçades les prohibicions que pesaven sobre el comerç alemany. Els productors germànics s'han afanyat a aprofitar la primera oportunitat oferta per a rependre les antigues relacions comercials amb tot el món, sospeses pel bloqueig dels aliats. Esvaeïda l'obsessió militar, Alemanya dirigeix la mirada escrutadora als millors mercats



Un vaixell fane d'oli, amarrat al port d'Hamburg

del món. Els ports alemanys retornen a la vida i al moviment; fa poc s'anunciava que la P. i O. i altres línies de navegació començarien de carregar vapors a Hamburg i també a Bremen. Hamburg, ha passat cinc anys d'adversitat i avui però, comença altra vegada a recobrar l'animació d'abans i pot esperar-se que ben aviat aquest port, degut a l'activitat dels productors i comerciants alemanys tornarà a ser el de tràfec més intens d'Alemanya.

CARLES MALLOL

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

FILL D'EN RAMON A. RAMOS

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

LA UNIVERSAL

Fàbrica de galletes i pa de JOSEP PERM NYER
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 - Sucursal: Mercè, 7

LA UNIVERSAL

AGENCIA DE DUANES I TRANSPORTS
MARIAN LLUCH
Princesa, 44. - BARCELONA
Cases a 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 Plata, 4. 1.ª - Tel. 4627 A. : BARCELONA

AGUSTÍ BAS ROLDÓS

SEGURS I REASEGURS
ATAULF, 5 PRAL. Telèfon 3775-A BARCELONA



BITACORAS

FANALS MARITIMS

TELEGRAFS
MÀQUINA

APARIACIONS
A BORD

E. i F. PASCUAL
MONTURIOL

RONDA SANT PAU, 39
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 d'aparells d'il·luminació i Parallams

MOTORS MARINS "WOLVERINE",

AGENCIA GENERAL I TECNICA
MOTORA NAVAL IBERO AMERICANA
Consulat, 2, 2.ª 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

P. GALLASTEGUI, s. en C.

Shlp-Chandler Furnish all hinas of provisions at the most moderate prices. Proveïdors 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

MARTIN, s. en C.

AGENTS DE DUANES 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

TALLER D'APARIACIONS NAVALS HILARI MARIMÓN

Nacional, 28 (Barceloneta) Tel. 2631 A-BARCELONA

FOC! FOC!

Apagat a l'acte amb el Mata-focs

"KYL-FYRE"

Preu: 20 pessetes cada aparell
Resultats infalibles

Indispensable a tota classe de
EMBARCACIONS

Descomptes segons importància de les demandes

Per a més detalls dirigir-se a:

D. J. CORTADA-Bonsuccés, 5-Barcelona
(Sucursal de PAUL IZABAL)