

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 30 DE NOVEMBRE DE 1919

NÚM. 29

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

ELS VAIXELLS DE PASSATGE

Quan ens fou donada la notícia de que armadors espanyols en molt poc espai de temps havien adquirit unes 50,000 tones a l'estranger, ens causà una gratíssima impressió.

Qualsevol podria pensar en que no són certes les consideracions que mantes vegades hem fet referents a les dificultats de l'adquisició de tonellatge i la necessitat que hi havia d'una intervenció de govern. Però malgrat assenyalar les considerables adquisicions de vaixells, hem d'insistir respecte la mateixa qüestió.

Les dificultats per adquirir tonellatge són grosses i ho podrien justificar les moltes temptatives de compra que han resultat frustrades.

Una de les principals condicions que posen els aliats són les garanties: seguretats de que no hi ha d'haver intencions de comprar per compte de l'enemic. És indubtable que totes les cases espanyoles ofereixen aquesta garantia, però ¿com evitar els recels?

Naturalment que l'Estat podria respondre de les garanties dels nostres armadors, sense que això vulgui dir que l'Estat hagués d'intervenir directament en la compra. El posem com a simple intermediari, puix no som pas dels que creuen que l'administració de l'Estat donaria majors rendiments que la privada. Exemples en tenim aquí per deduir-ne ensenyances; casos hi ha a França, a Anglaterra i a tots els països als quals fou implantada la requisa durant la guerra. L'estatisme solament pot acceptar-se com una fatalitat; mai com una teoria que augmenti els aventatges de l'acció privada.

Però amb dificultats i tot, la qüestió de la compra de vaixells no necessita cooperació de l'Estat pel que fa referència a l'augment de la flota de càrrega. El món té avui un estoc formidablement superior de vaixells de càrrega que abans la guerra i tard o d'hora aquests vaixells han d'anar establint l'equilibri de les necessitats de cada país. En canvi es dona el cas que l'abundància de vaixells de càrrega és contrarrestada seriosament

per la migradesa de vaixells de passatge. I aquí és on es troben les dificultats grosses, invencibles moltes vegades per a fer adquisicions. Fins considerant que una intervenció de l'Estat pogués assolir l'èxit d'algunes transaccions més que la sola intervenció privada, no és que amb això creiem resolt el conflicte. L'acció de l'Estat, per a salvar-nos de la fallida inevitable que anem de totes les línies de passatge de navegació d'altura — i si no fallida supeditadament a les Companyies estrangeres, — hauria de manifestar-se avui ja d'una manera puixant, afavorint les activitats del país, secundant els esforços dels que podrien proporcionar-nos el material que ens serà més difícil i més tardà obtenir: ço és, el material de passatge. No cal comptar gaire en que drassanes estrangeres s'encarreguin avui de la construcció de grans transatlàntics destinats al nostre país. Cal confiar, doncs, amb les pròpies forces i aquestes és evident que avui són ben escasses. En canvi, una ajuda positiva del Govern, donant facilitats, seguretats, podria ésser la base del floreixement d'algunes drassanes somortes o invariables de procediment, tal vegada per impotència o per manca d'una tutela que els hi doni nova saba i que els garanteixi el fruit de llurs esforços.

Sense aquesta col·laboració de l'Estat, interessada, orientada en el sentit de que amb ella es treballaria profitosament per la reconstrucció de la vida del país, tant o més que si es construís un ferrocarril o qualsevol altra millora de caràcter públic, no és possible triomfar. ¿No és un element essencial de vida pel país el que tinguem assegurades les comunicacions als països amb els quals ens uneixen milers de compatriotes que podrien ésser els veritables campions de la futura grandesa del comerç exterior? No procurar que la nostra flota travessi tots els mars i sigui llaç de comunicació sovintejada i segura entre tots els països, és tan greu com deixar que les grans empreses estrangeres vinguin a Espanya i a canvi d'unes millores de civilització, que podríem des-

enrotllar nosaltres, se'ns enduguin terres enllà la riquesa pròpia.

Per encoratjadora que sigui la notícia de l'adquisició, en pocs dies, de 50,000 tones a l'estranger, no ens farà veure a nosaltres que no hi hagi necessitat d'un programa de Govern. El mal està precisament en que aquestes compres són inter-

pretades com anuncis d'una potència mercant que no suposa la creació de cap nou servei de passatge amb totes les garanties d'èxit i que pel material que s'hi posi faci impossible la competència ruïnosa dels transatlàntics estrangers.

R.

ELS GRANS VAIXELLS VELERS DEL MÓN

Vàrem sentir fa poc al port de Barcelona una conversa que ens va suggerir la idea d'escriure aquest article, per a donar una nota exacta del què són avui els grans velers del món.

La conversa versava sobre si els dos o tres grans velers que es troben en l'actualitat al nostre port, dos d'ells catalans i un brasileny, eren o no dels de dimensions més grans dels que avui es coneixen. Els que discutien acabaren per donar com a segur que del tamany dels vaixells que tenien a la vista n'hi haurien, a tot estirar, un parell de dotzenes a tot el món.

I creiem que aquesta és la idea que més predomina entre nosaltres, per quin motiu, per posar les coses en son lloc donem una relació dels vaixells velers de més de 2,500 tones de registre total que existeixen actualment a tot el món. Per més claretat els agruparem per banderes.

Bandera espanyola

FRAGATES	Registre total	Net tones
<i>Antonia Mumbrú.</i>	2,586	2,842

Bandera anglesa

<i>Bellandis.</i>	3,164	2,939
<i>Claverdon.</i>	2,520	2,324
<i>Daylight.</i>	3,756	3,599
<i>Garthpool.</i>	2,842	2,652
<i>Navahoe.</i>	7,718	6,970
<i>Spledonia.</i>	3,283	3,087

Bandera alemanya

<i>Adolf Vinnen.</i>	3,410	3,259
<i>Cristel Vinnen.</i>	3,076	2,936
<i>Edmund.</i>	3,076	2,914
<i>Egon.</i>	3,091	2,941
<i>Gustav.</i>	2,718	2,586
<i>Hans.</i>	3,102	2,867
<i>Helwig Vinnen.</i>	3,100	2,827
<i>Henriette.</i>	3,072	2,882
<i>Herzegin Cecilie.</i>	3,242	2,786
<i>J. C. Vinnen.</i>	3,149	2,959
<i>Jersbek.</i>	2,871	2,653
<i>Lucy Vinnen.</i>	2,701	2,557
<i>Magdalene Vinnen.</i>	3,350	3,183
<i>Nal.</i>	2,781	2,571

FRAGATES

	Registre total	Net tones
<i>Oceana.</i>	2,817	2,631
<i>Olympia.</i>	2,507	2,356
<i>Onda.</i>	2,630	2,460
<i>Ophelia.</i>	2,809	2,686
<i>Orotava.</i>	3,014	2,890
<i>Panir.</i>	3,020	2,777
<i>Parma.</i>	3,091	2,971
<i>Passat.</i>	3,091	2,882
<i>Peking.</i>	3,100	2,882
<i>Petrochili.</i>	3,087	2,855
<i>Potosi.</i>	4,026	3,755
<i>Reinbek.</i>	2,765	2,630
<i>Thielbek.</i>	2,831	2,644
<i>Walkure.</i>	3,239	2,472

Bandera francesa

<i>Almiral Cecile.</i>	2,695	2,293
<i>Almiral Cecille.</i>	2,695	2,293
<i>Andre Theodore.</i>	2,732	2,418
<i>Atlantique.</i>	2,970	2,685
<i>Benneveine.</i>	2,617	1,995
<i>Buffon.</i>	2,679	1,971
<i>Cap Horn.</i>	2,675	2,492
<i>Champigny.</i>	3,112	2,729
<i>Diepedalle.</i>	2,701	2,729
<i>Duquay-Trouin.</i>	2,557	1,932
<i>Dunquerque.</i>	3,203	2,873
<i>Loire.</i>	2,969	2,685
<i>Montmorency.</i>	2,892	2,639
<i>Nord.</i>	3,113	2,905
<i>Notre Dame d'Arver.</i>	2,646	2,232
<i>Ville de Mulhouse.</i>	3,110	2,798
<i>René Kerriler.</i>	2,789	2,290
<i>Rhone.</i>	2,896	2,610
<i>Suzane.</i>	2,691	2,270
<i>Thiers.</i>	2,613	2,251
<i>Valparaiso.</i>	3,081	2,664
<i>Wulfran Puget.</i>	3,872	2,588
<i>Seine.</i>	3,104	2,754

Bandera noruega

<i>Bragdo.</i>	2,851	2,691
<i>Lancing.</i>	2,785	2,546
<i>Steinsund.</i>	2,630	2,476
<i>Skansen 1.</i>	2,534	2,350
<i>Serfereren.</i>	2,649	2,470
<i>Souverain.</i>	3,046	2,915

Bandera americana

PAILEBOTS	Registre total	Net tones
<i>Citty of Sidney</i>	2,903	2,660
<i>E. R. Sterling</i>	2,577	2,351
<i>Edward G. Lawrence</i>	3,350	2,483
<i>Edward Servall</i>	3,026	2,917
<i>Eleanor A. Percy</i>	3,401	3,062
<i>Governor Brooks</i>	2,628	2,019
<i>Jane Palmer</i>	3,138	2,823
<i>John Ens</i>	2,842	2,706
<i>John W Wells</i>	2,527	2,374
<i>Monongahela</i>	2,782	2,546
<i>Moshulu</i>	3,116	2,911
<i>Moshule</i>	3,116	2,911
<i>Muscota</i>	2,660	2,508
<i>Rebecca Palmer</i>	2,556	2,125
<i>Rut E. Merrill</i>	3,003	2,359
<i>Singleton Palmer</i>	2,859	2,357
<i>Wyoning</i>	3,730	3,036

Bandera belga

FRAGATES	Registre total	Net tones
<i>L'Avenir</i>	2,738	2,155

Bandera peruana

<i>Elisabeth</i>	2,528	2,410
----------------------------	-------	-------

Bandera dinamarquesa

<i>Viking</i>	2,952	2,665
-------------------------	-------	-------

Bandera xilena

<i>W. J. Pirrie</i>	2,583	2,398
-------------------------------	-------	-------

Bandera uruguaia

FRAGATES	Registre total	Net tones
<i>Mashona</i>	2,592	2,463

Bandera finlandesa

<i>Lawhill</i>	2,942	2,749
--------------------------	-------	-------

Com a terme de comparació direm que els grans velers que han estat llarga temporada al nostre port, o siguin el *Viva*, *Viuda de Llusà*, *Cisneros*, de la nostra matrícula i el brasileny *Mearim*, tenen, respectivament, un tonatge de registre total de 1,746, 1,711, 1,982 i 2,066, que com es veu és molt inferior al dels vaixells anotats.

Encara que hem donat el nom de fragates a quasi tots els grans vaixells, ens creiem en el cas de fer constar que la majoria d'ells són, més que fragates, barques de quatre, cinc i sis pals, però és corrent entre la gent de mar anomenar-ne fragates.

El *Navahoe*, el veler més gran del món, té unes dimensions veritablement extraordinàries. Per donar-ne una idea com més aproximada possible, les compararem amb les del nostre transatlàntic *Reina Victòria Eugènia*. Aquest té:

Eslora (llargada), 146,30 metres.

Mànega (amplada), 18'68.

Puntal, 12'40.

El gran veler anglès té:

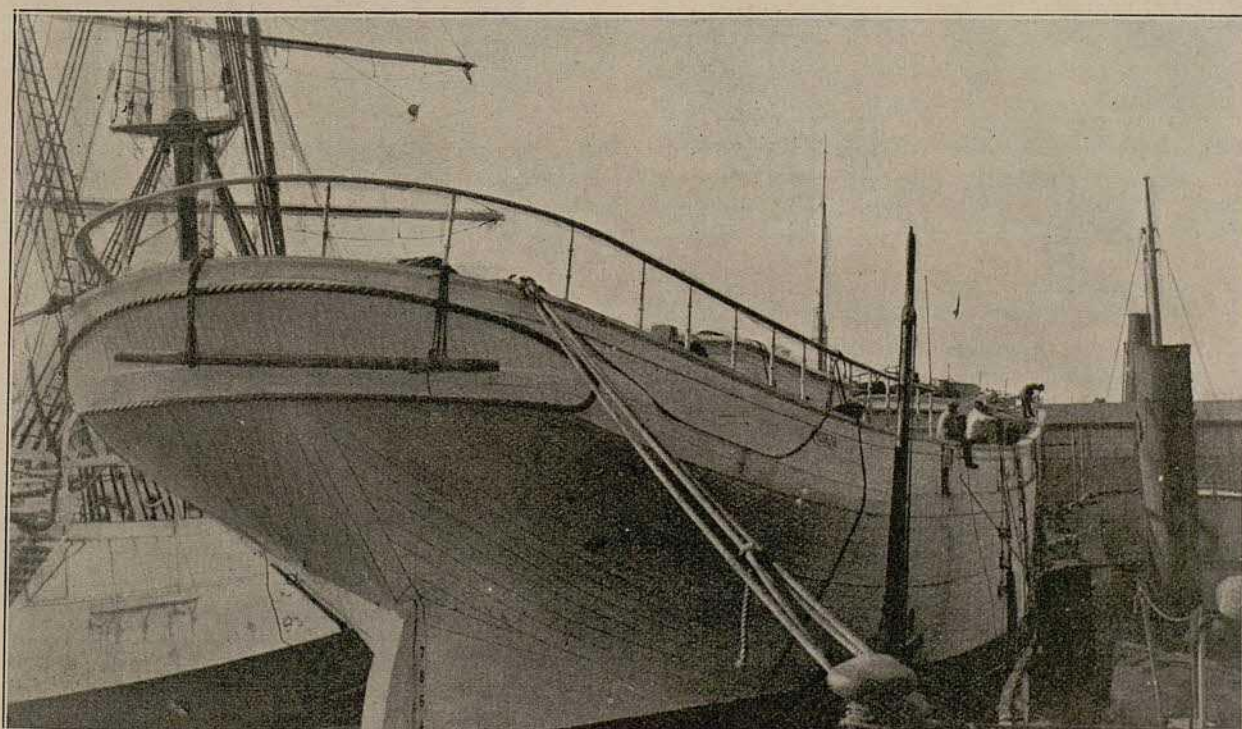
Eslora, 137'22 metres.

Mànega, 17'76.

Puntal, 9'51.

És una fragata de sis pals, construïda en 1908. És vaixell tanc, destinat al transport de petroli. Els seus constructors són la casa Harland Wolff Ltd. de Belfast.

JAUME FONT MAS



El pailebot *Rosallna*, construït a les drassanes Pellicer, de Mataró, i al qual li serà posada l'arboladura al nostre port

L'INSTITUT MARÍTIM A ITÀLIA

L'almirall Giavotto ha publicat en la important Revista *La Marina Mercantile Italiana* del mes de maig d'enguany, un detallat projecte de creació a Itàlia d'un Institut que podríem dir-ne orientador per a la navegació marítima i que ha batejat amb el títol d'Institut Mercantil de Navegació (1). A l'exposar el seu pla, el sotmet a l'examen dels departaments ministerials i de les entitats interessades en protegir i sostenir el nou organisme.

Per la importància que en si té'l projecte, donem tot seguit les línies generals del mateix, oferint-les a la Mancomunitat per si vol recollir-les i tenir-les en compte en bé de Catalunya.

Entitats protectores de l'Institut. — Les principals seran el Ministeri de Marina, de Transports, de la Indústria i Comerç, les Províncies, Cambra de Comerç de Gènova, Societats de navegació, Federació d'Armadors, d'Asseguradors marítims, de Capitans de Port i principals entitats de negoci marítim.

Finalitat de l'Institut. — Com a lloc apropiat residirà a Gènova (2), tenint com a missió:

a) La compra dels instruments nàutics, llur custòdia i entrega a la marina mercant.

b) Cuidar de la comprovació tècnica d'aquests instruments, extenent certificat del seu resultat.

c) Acoblar i proveir els vaixells de tots els documents nàutics nacionals i estrangers que els siguin necessaris, tals com cartes marines, de derrota, nomenclator de ports, faroles, senyals, marees.

d) Estudiar el magnetisme marítim, l'instal·lació i comprovació del compàs.

e) Publicació de memòries, estudis, folletins de navegació i per a la derrota; l'utilatge d'aparells científics, cronòmetres i compassos; quaderns de tipus de càlculs usats per a la navegació, registres per a la confrontació de cronòmetres i per les derivacions del compàs; publicar un Diari de Navegació, segons els plans i les exigències modernes.

f) Publicar periòdicament un Butlletí meteorològic, indicant les previsions del temps pel mar Tirreny, i Registres d'observacions obtingudes a bord.

g) Difondre la cultura marítima, mitjançant opuscles, fulletons, conferències per aconseguir un grau superior tècnic-professional pel personal mercant i tenir-lo al corrent dels principals avenços de la ciència nàutica, la qual, com totes, va evolucionant i desenrotllant-se.

Direcció. — Serà governat per un Consell Director, integrat pels delegats de les entitats que cooperin al sosteniment de l'Institut, elegits per tres anys, amb facultat d'ésser reelegibles, essent 19 el nombre de representants proporcionals a les càrregues amb que cada una hi contribueix.

El Consell administrará l'Institut reunint-se una vegada al mes i cada any donarà compte de la situació financiera i científica. El Director pendrà part en el Consell amb vot deliberatiu i actuant de Ponent en els assumptes. Cada any el Consell designarà

un encarregat de Secció per a substituir al Director.

Organització interna. — Funcionarà l'Institut mitjançant les sis seccions que s'indiquen:

1.^a **Direcció**, al cap de tots els serveis.

2.^a **Servei i Secció magnètica**, a càrrec d'un cap, ajudat d'un auxiliar i d'un copista dactilogràfic.

3.^a **Servei geofísic**, dirigit per un cap i dos ajudants i tres copistes, encarregats de la compra i conservació d'instruments meteorològics, recollir dades, publicar notes referents a la instal·lació dels aparells a bord, publicar el Butlletí de l'Institut sobre física atmosfèrica i del mar, i particularment confeccionar una bona Carta del Mediterrani.

4.^a **Secció d'instruments nàutics**, sota la direcció d'un cap, tres ajudants, un copista, quatre obrers rellotgers, sis mecànics ajustadors i dos ebenistes. Aquesta secció cuidarà de la compra de cronòmetres, sextants, ulleres de llarga vista i de publicar notes referents a llur conservació, estant al corrent de les perfeccions que s'hi introdueixen.

5.^a **Publicacions científiques**, proveïda d'un cap, tres adjunts, tres copistes amb el número corresponent de litògrafs i tipògrafs. A llur càrrec estarà la compra de cartes italianes i estrangeres, llibres de fars, notes astronòmiques, taules nàutiques i tota classe de publicacions útils per a la marina mercant. Cuidarà de la compilació i publicació de tot el que sigui referent a la navegació; d'una revista de navegació que estigui a l'altura de les més importants i estarà també al seu càrrec l'organització de conferències per a il·lustrar els marins.

6.^a **Administració i Secretaria**, integrat per un Administrador-caixer, Secretari, amb els seus suplents, dos copistes, estant aquesta Secció a les ordres immediates del Director.

Personal. — Segons ço indicat, deu constituir l'Institut el següent personal: Un Director, tretze tècnics o bé especialistes (caps de Secció i adjunts), quatre empleats administratius, divuit obrers, un conserge, i el personal necessari per a copistes fins a deu, i per a la neteja de l'edifici.

Local. — Encara que la qüestió de local pugui semblar secundària en el projecte, s'ha tingut en compte ja que l'espai i comoditats, en un edifici científic, són condicions primordials. Sense detallar, pot dir-se que es necessitaran disset habitacions per a oficines, set locals destinats a magatzems de cronòmetres, pènduls, sextants, quatre magatzems per a cartes marines i altres, tres locals per a oficines administratives i un per a biblioteca.

Retribució al personal. — La retribució al personal de l'Institut deu ésser tal que sense passar els límits de la justesa, no sigui menys que la que el personal apte pot gaudir en altres llocs, a fi d'assegurar la cooperació científica més apte, procurant augments per quinquenis per a estimular el treball i compensar el que els individus de l'Institut puguin deixar d'obtenir de llur treball particular.

Tal és, lleugerament exposat, el projecte que l'Almirall Giavotto ha donat a conèixer a les Revistes professionals del seu país i que creiem d'una gran importància científica.

(1) La *Revue de la Marine Marchande* (Agost 1919), al parlar d'aquest organisme, l'anomena «Institut de la Marina Mercant», que creiem més encertat que no pas el títol de l'almirall Giavotto.

(2) A Espanya si es creés un organisme per l'istil, a ben segur que radicaria a Madrid, com hi han posat l'Institut d'Oceanografia i tants altres centres de Marina.

INFORMACIÓ NAVILIERA

NOTES DE CONSTRUCCIÓ

La construcció a la Colòmbia anglesa

Les xifres totals de vaixells construïts i llançats a la Colòmbia anglesa durant els set primers mesos d'aquest any, donen peu a una interessant comparança amb les dels dos últims anys. En 1917 foren llançats dotze goletes, un vapor de fusta i un altre d'acer, amb un total de 37,000 tones, el preu aproximat dels quals era en conjunt de 7.400,000 \$.

Durant l'any 1918 foren posats a l'aigua 26 vapors de fusta, 4 goletes i 10 vapors d'acer, amb un tonellatge total de 145,000 tones al preu de 25,000,000 \$ en conjunt.

Durant aquests últims set mesos de l'any que som, han estat llançats 33 vapors de fusta, cinc goletes i set vapors d'acer, amb un tonellatge total de 128,000 tones, al preu aproximat de 24.000,000 \$.

Aquest darrer període mostra segurament la màxima activitat de producció. El programa de la Imperial Munitions Board, que comprenia 27 vapors de fusta, ha estat completat, com també ho ha estat la construcció de 1,500 tones de vapors de fusta per al Govern francès; no obstant, dotze vapors de fusta de més de 3,500 tones, destinats també al Govern francès, estan encara en construcció, com també estan construint-se i alguns ja són a punt de llançar, vuit altres vapors d'acer per al Govern del Canadà.

El tonellatge en construcció actualment o encarregat, suma unes 102,000 tones, el preu aproximat de les quals suma 17.800,000 \$. La major part d'aquest programa serà completat dintre d'aquest mes. Alguns vapors d'acer no seran llançats fins a l'any vinent.

Hi han moltes probabilitats que ulteriors encàrrecs siguin fets a aquestes drassanes, uns destinats a les colònies i altres a l'estranger. També es pot creure fundadament que altres comandes de vapors d'acer seran fetes abans de gaire per tal com la demanda de tonellatge nou es manté en la mateixa intensitat.

Pel que toca als vapors de fusta no pot preveure's amb certesa els moviments del mercat, però la bona acollida que el Govern francès ha fet a aquestes construccions fa creure que també seran fetes noves comandes de vaixells d'aquest tipus.

La construcció Japonesa

Les recents estadístiques fetes pel Japanese Department of Communications mostren que nous vapors són inscrits a la Marina comercial d'aquell país. Actualment hi ha 724 vaixells de més de 1,000 tones, que donen un total de tonellatge brut d'uns 2 milions 300,000 de tones.

Els transatlàntics japonesos viatgen per vint rutes diferents. El tràfec més important és el d'Àsia a Europa, al qual són destinats un centenar de vaixells, que sumen un total de 600,000 tones.

De moment semblava que els vaixells japonesos mantindrien la posició adquirida durant la guerra; les darreres estadístiques, però, mostren que no serà així. Algunes de les seves rutes, com les d'Europa, Amèrica i Austràlia, mantenen llur activitat, però

altres comencen a flaquejar, sobretot les del comerç asiàtic, des de que hi han aparegut els vapors de les Companyies holandeses. Les rutes comercials que tenen establertes per la Índia i la Xina també declinen i sembla que les d'Amèrica i Europa seran abandonades tan bon punt les Companyies americanes i angleses recobrin la seva antiga activitat.

Aquesta minva en la intensitat del tràfec de les rutes comercials, que el Japó havia adquirit durant la guerra, és un factor que necessàriament ha de repercutir en la producció i comerç del tonellatge d'aquell país.

Més de tres vaixells llançats per dia

El report setmanal dels llançaments de la «Emergency Fleet Corporation», mostra que durant la setmana que terminà el 18 d'octubre, foren llançats al mar més de tres vaixells per dia. Quinze d'aquests vaixells són vapors d'acer, construïts per contracte de la «Fleet Corporation», un vapor d'acer requisat i cinc vaixells de fusta (inclosos barcases i remolcadors) i un vapor de formigó armat, o siguin en total 22 vaixells, representant 117,700 tones de pes mort i 78,467 tones brutes.

Inclouint-hi aquests vaixells, les construccions navals del Shipping Board fins ara són les següents:

	Núm.	Pes mort	Tones brutes
Acer (Contractats)	868	5.400,223	3.600,149
» (Requisats)	360	2.463,596	1.642,398
Fusta	548	1.800,300	1.200,200
Mixte	18	63,000	42,000
Formigó	7	36,000	24,000
Total fins a la data.	1,801	9.763,121	6.508,748

Altres notícies

Les drassanes Tecklenborg, de Geestemunde (Alemanya) han llançat fa poc el vapor *Geyerfels*, construït per la Companyia de navegació «Hansa» de Brema. El nou vaixell és de 7,800 tones de registre brut.

La «Gardiner Shipbuilding and Engineering Co.», que ha construït unes noves drassanes a Poole, ha rebut la comanda d'armadors francesos i espanyols, els noms dels quals no es coneixen, per a construir sis vapors de càrrega de 7,600 tones de pes mort cada un.

Les màquines donaran una velocitat d'onze milles i seran construïdes per la casa Mackie et Baxter, de Gowan.

La «South Wersten Shipbuilding Co.», de Els Angels (Califòrnia), ha obtingut de la «Emergency Fleet Corporation» un contracte de 20 milions de dòlars per a la construcció d'una flota de 10 vapors que faran el servei entre Boston i els ports de la costa del Pacífic. Aquests vapors seran explotats per la «France and Canada Co.», de Nova York.

En una publicació espanyola que surt a Nova Iork trobem la ressenya de que el 30 d'agost passat va tenir lloc el llançament del vapor *Palisades*, construït a les drassanes «Standard Shipbuilding Corporation», situades a la illa Shooters, a una hora lluny de Nova Iork. Aquest vapor té uns 400 peus d'eslora i una capacitat de vuit mil tones. Fou construït per compte del «Shipping Board» i és del tipus igual als altres construïts i els que estan en construcció.

Aquestes drassanes, molt importants, puix empleen alguns milers de treballadors, són de capitals espanyols. El president de la Companyia és don Josep Marimón, president del Banc de Cuba, vice-president és don Gabriel Juvé, i gerent don Emili Godoy, súbdit cubà, però descendent d'espanyols.

VENDES DE VAIXELLS

L'ALÇA DELS PREUS DEL TONELLATGE DE SEGONA MÀ

L'opinió generalment admesa ara fa un any i mig i àdhuc un any endarrera, que la situació del mercat de tonellatge es mantindria durant uns quants anys després de la guerra, ha estat certament confirmada per les condicions actuals del transport que al cap de dotze mesos de feta la pau, les taxes dels nòlits, siguin per les rutes que es vulgui, són posades amb bases veritablement satisfactòries, mentre que el valor del tonellatge, sigui de la mena que es vulgui, no solament s'ha mantingut ferm, sinó que en alguns casos ha estat augmentat, com ho demostren les xifres corrents. La demanda de tota classe de tonellatge, ha estat, doncs, estimulada, en vista de la reticència dels constructors d'acceptar comandes de nous vaixells, per la por de trasbalsos obrers, encara que no siguin tan intensos com els d'ara, factors que han contribuït a cohibir l'empresa en aquest sentit i a restringir l'acceptació de comandes a termini fixat amb contracta.

A Anglaterra:

El vapor spardeck *Hollins-Island*, abans *Greeford*, ha estat venut fa pocs dies a compradors espanyols per 137,00 ll.; el pes mort d'aquest bastiment és de 4,850 tones, la qual cosa vol dir que se n'ha pagat a l'elevada xifra de més de 28 lliures la tona. Aquest vapor fou construït en 1898. És de 1,802 tones de registre net i pot portar 790 tones de llast d'aigua. Va proveït de telegrafia.

El vapor *Notanda*, registrat a Londres, que fou comprat fa poc per sota de 150,000 ll. acaba de ésser venut a compradors de Cardiff per 170,000 ll., o sigui, a 32 ll. la tona de pes mort. Aquest vapor és un singledeck construït en 1918. És de 2,071 tones de registre net i 5,340 de pes mort i ha estat classificat 100 A 1 pel Lloyd.

El vapor *Croxteth*, de 825 tones de pes brut i 393 de pes net, construït en 1918, ha estat venut a la West Coast Shipping Co Ltd., de Liverpool, per unes 80,00 ll. El nom d'aquest vapor ha estat canviat pel de *Dalegarth Force*. El vapor *Homerus*, abans *Storm King*, de 3,279 tones de pes brut i 2,097 de tonellatge net, construït en 1890, ha estat venut per 99,000 ll., canviant-li el nom pel de *Malayan*.

El vapor holandès *Jan van Brakel*, de 530 tones de pes brut, amb un total de pes mort de 925 tones, construït en 1919, ha estat comprat per la casa Harrissmith Steam Shipping Co Ltd., Cardiff, per 44,000 ll., canviant-li el nom pel de *Teggysmith*. Aquesta mateixa casa també ha adquirit el nou vapor *Freddysmith*, de les mateixes dimensions i tonellatge que l'anterior, pel preu de 44,000 ll. i té adquirit un nou vapor holandès de 1,060 tones, que haurà de ésser remès d'abril a maig de l'any vinent al preu de 42,500 ll.

Messors. Kellocks, al Baltic Exchange, Londres, oferien per venda a subhasta, el vapor *Lake Erie*, de 1,949 tones de pes brut, 1,157 de pes net i 3,100 de pes mort, construït en 1917, que naufragà a conseqüència d'una col·lisió el gener passat; va ésser salvat i actualment és a Cardiff amb avaries. Aquest vapor va ésser venut a la Norfolk and North American S. S. Co, per 45,000 ll.

Han estat venuts dos vapors d'unes 5,000 tones cada un, que actualment són en construcció per a ésser remesos pel mes de juny vinent a una casa noruega, al preu de 36 ll. 10 s. la tona.

Un tanc d'oli, de vapor, de 10,250 tones de pes mort actualment en construcció, ha estat venut a 45 ll. la tona de pes mort. Serà remès pel març pròxim. Un altre vapor similar, de 10,250 tones de pes mort, que serà remès per l'octubre vinent, ha estat venut a 43 ll. 10 s. la tona. L'un i altre fan unes 7,012 tones de pes brut i unes 4,425 de pes net i són una comanda noruega.

El tanc cilíndric a vapor norueg *Golaa*, de 5,672 tones de pes brut i 3,516 de pes net, construït en 1917, ha estat venut a unes 38 ll. aproximadament la tona.

El vapor *Annaho*, singledeck, abans *Utstein*, de 740 tones de pes brut i 414 de pes net, construït en 1890, ha estat venut per unes 35,000 ll.

El vapor single deck *Cetus*, abans *Nisse*, de 314 tones de pes brut, 195 de pes net i 500 de pes mort, construït en 1908, ha estat cedit per unes 27,000 ll. El vapor *Thames*, de 1,079 tones de pes brut, 675 de pes net i 1,600 pes mort, construït en 1905, ha estat venut per unes 68,000 ll.

La Coast Lines, Ltd. Liverpool, ha comprat a la Belfast S. S. Co, per 1.125,000 ll. els sis vapors següents: el *Patriotic*, singledeck, de 2,254 tones de pes brut i 937 de pes net, construït en 1912; l'*Heroic*, de 1,800 tones de pes brut i 782 de pes net, construït en 1906; el *Graphic*, de 1,871 tones de pes brut i 865 de pes net, construït en 1906; el *Classic*, abans *Magic*, de 2,147 tones de pes brut i 980 de pes net, construït en 1893; el *Logic*, de 891 tones de pes brut i 373 de pes net, construït en 1898 i el *Comic*, de 878 tones de pes brut i 373 de pes net, construït en 1896.

La Companyia Scindia Steam Nav. Co., de Bombay, ha comprat per 1.000,000 L. a la Palace Shipping Co., de Liverpool, els sis vapors següents: el *Frankmere*, de 5,330 tones de pes brut, 3,381 de pes net i 8,530 de pes mort, construït en 1911; el *Frankby*, abans *William Wallace*, single deck de 2,215 tones de pes brut, 2,630 de pes net i 7,400 de pes mort, construït en 1917; el *Franktor*, shelter deck, de 3,756 tones de pes brut, 2,297 de pes net i 7,010 de pes mort, construït en 1918; el *Frankdale*, de 4,856 tones de pes brut, 3,113 de pes net i 8,110 de pes mort, construït en 1906; el *Frankburn*, abans *Robert Bruce*, single deck, de 4,207 tones de pes brut, 2,624 de pes net i

7,450 de pes mort, construït en 1917 i el *Frankinver*, abans *Inveran*, spar deck, de 4,380 tones de pes brut, 2,853 de pes net i 7,350 de pes mort, construït en 1906.

Als Estats Units:

Actualment el Shipping Board ha disposat la venda de més de dos cents vaixells, considerats no convenients per un motiu o altre. Aquest determini, contrari al criteri que ha mantingut i manté el Shipping Board pel que toca a la conservació de la seva flota, ha significat una facilitat per a l'engrandiment de les empreses particulars, manufactureres, companyies navilieres i d'exportació. La majoria dels vaixells venuts són vapors de fusta i transports del tipus dels grans Llacs amb averies de més o menys consideració a alguns de llurs elements, degudes a naufragis o accidents marítims.

Fins ara van venuts un lot de 15 vapors de fusta, tipus wood cargo, el tonellatge dels quals oscilla entre 4,000 i 4,950 tones de pes mort, a 145 \$ la tona de pes mort, aproximadament; un altre lot de 14 vapors de la mateixa construcció i tipus d'un tonellatge de 3,400 a 4,500 tones de pes mort, a uns 115 \$ la tona; un altre lot de sis vapors, tipus i construcció iguals als anteriors, de 4,000 tones de pes mort, a 115 \$, aproximadament; un altre lot de quatre vapors d'acer, de 3,760 tones de pes mort, a 200 \$ la tona; un altre lot de tres vapors, dos dels quals són *steel refrigerators*, de 9,700 tones de pes mort i un *steel collier* de 7,900 de pes mort, a 225 \$ la tona; un altre lot de quatre vapors d'acer de 4,000 tones de pes brut, a 45 \$ la tona; un altre lot de dos vapors d'acer de 3,040 i 3,229 tones de pes mort, a 50 \$ la tona, un i altre; un altre lot de dos vapors d'acer, de 3,954 tones de pes mort, a 210 \$ la tona; altres dos vapors d'acer de 3,513 tones de pes mort, a 76, 85 \$ la tona.

Per unitats, han estat venuts, un vapor d'acer de 4,000 tones de pes mort, a 37'50 \$; un de 3,500, a 24'30 \$; un de 3,600, a 21'53 \$; un de 3,075, a 65 \$; un de 2,920, a 67'80 \$; un de 7,814, a 225 \$; un de 7,500, a 30 \$; un de 2,850, a 27'37 \$; un de 5,336, a 210 \$; un de 9,600, a 220 \$; un de 7,400, a 215 \$; un de 5,900, a 210 \$; un de 2,600, a 150 \$; un de 4,000, a 25 \$; un de 3,800, a 75 \$; un de 3,225, a 62'02 \$; un de 7,500, a 215 \$; un de 3,550, a 210 \$; un de 5,938, a 165 \$; un de 7,462, a 215 \$, i un de 4,225, a 57 \$. Tots aquests vapors són d'acer i el preu és per tona de pes mort.

ADQUISICIONS DE VAIXELLS PER COMPANYIES ESPANYOLES

Tots el països senten la febre d'adquirir vaixells per a proveir-se de les unitats perdudes, augmentar la flota o bé començar el negoci naviller. No manquen dificultats per a fer aquestes adquisicions, en primer lloc perquè no sobren vaixells per a vendre, la qual cosa apuja el preu i també perquè s'exigeixen forces garanties, principalment a neutrals, puix els vaixells que s'adquireixen han d'ésser amb la condició de no anar a mans d'enemics o bé a companyies en les quals aquestes hi tinguin intervenció.

Es calcula que els armadors espanyols han ad-

quirit, en una mesada, unes 50,000 tones a l'estranger, entre vapors fets i per a construir. La casa Tayà hauria fet diverses adquisicions si li haguessin respost les autoritats angleses. Volia comprar dos vaixells de passatge magnífics i el Govern, que els té requisats, ho impedi. Després donà més preu del que s'havia marcat en la subhasta d'un vapor de passatge de 10.000 tones, que el Govern ianqui tenia requisat a Holanda, i en saber-se que se'n donaven més diners del tipus de subhasta augmentaren la meitat del preu, i això féu impossible l'adquisició.

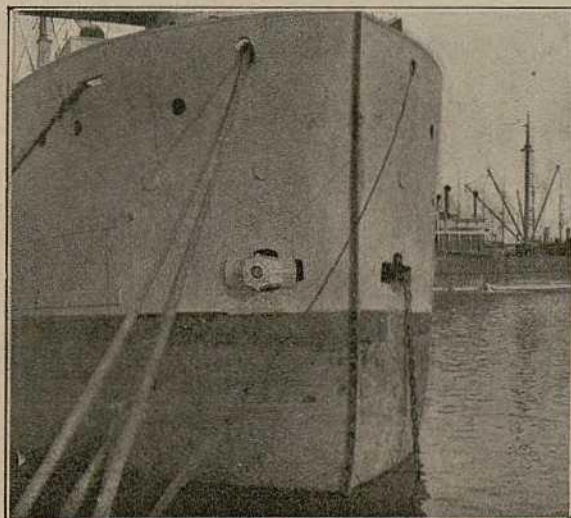
La casa Tayà ha deixat de compte dos vapors: el «Josefa Raich» i el «Josep Llopart» que s'estaven construint a les drassanes de Gijón. La rescisió del contracte ha vingut a causa de no haver-se complert tots els requisits marcats en la construcció.

Actualment es troba a Southampton don Antoni Tayà, per a fer-se càrrec d'un vapor ràpid de passatge... si és que no n'hi impideixen també l'adquisició. Es vaixells de passatge van molt escassos.

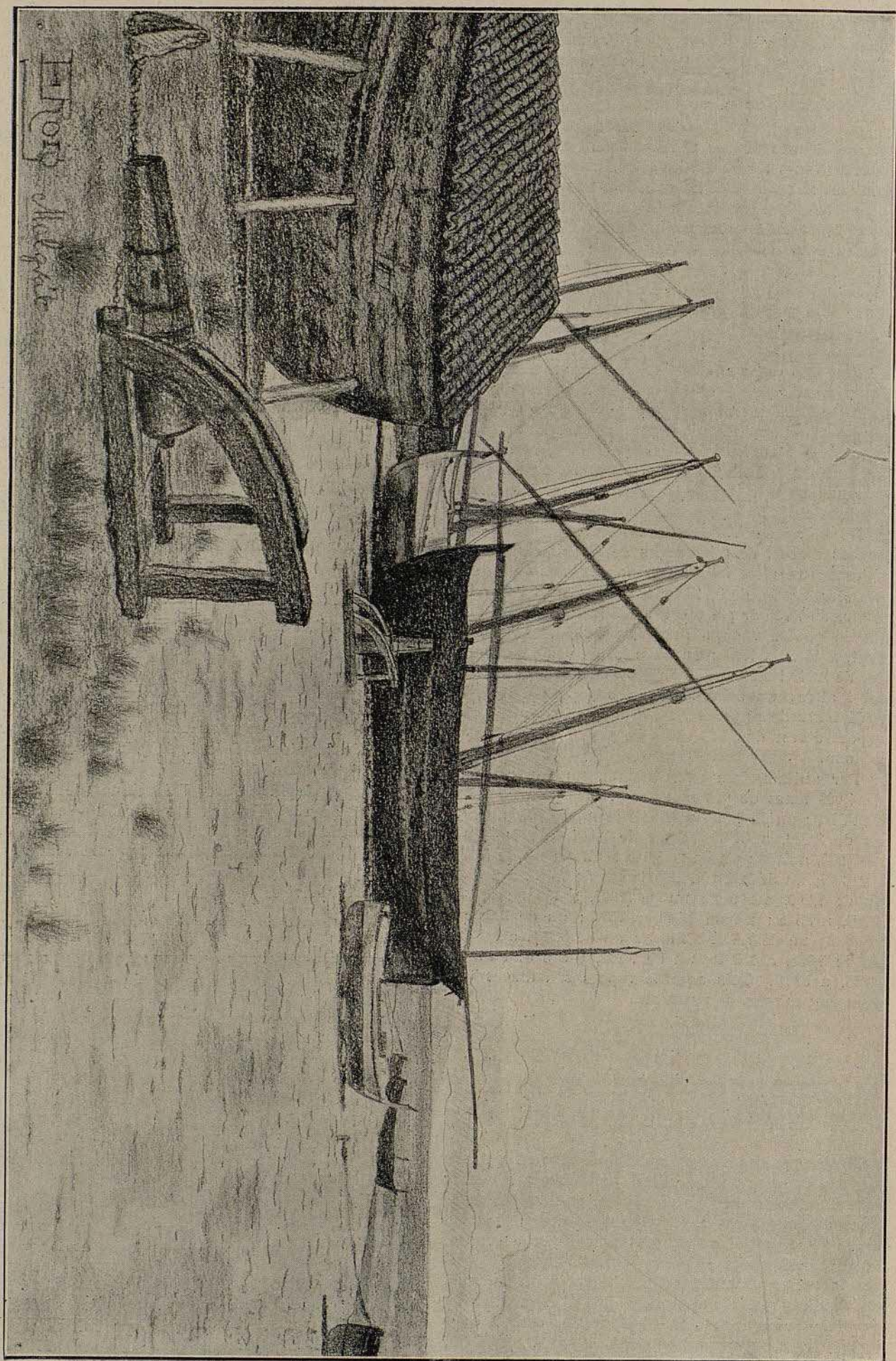
El vapor que la casa Barreras de Vigo ha encarregat a unes drassanes angleses, serà de 6,000 tones. Aquesta casa té muntades, de molts anys, unes drassanes per a la construcció de vapors pesquers. Es calcula que un 75 per 100 de la flota pesquera espanyola és construïda per aquesta casa. El seu model de pesquer ha estat adoptat pels francesos i actualment està fent-se un altre model millor. La casa Barreras ampliarà les drassanes, probablement dins de poc temps, i tal vegada construeixi vapors mercants. Ultra els vapors pesquers es construeixen també les calderes i les màquines i altres elements auxiliars.

La nova companyia «Naviera del Guadalquivir», constituïda a Sevilla, amb un capital de 10.000.000 de pessetes, pensa muntar un servei de cabotatge i una línia regular a Orient. Adquirirà diversos vapors a Anglaterra.

La companyia «Vasco-Valenciana de Navegación», ha adquirit els vapors construïts a les drassanes Echevarrieta, de Càdiz. Són cinc, d'un 600 tones cada un. També adquirirà aquesta companyia dos o tres vapors grossos per a destinar-los a la navegació d'Amèrica.



Modern sistema d'àncores del vapor anglès *Jolly Hellen*, amarrat al nostre port



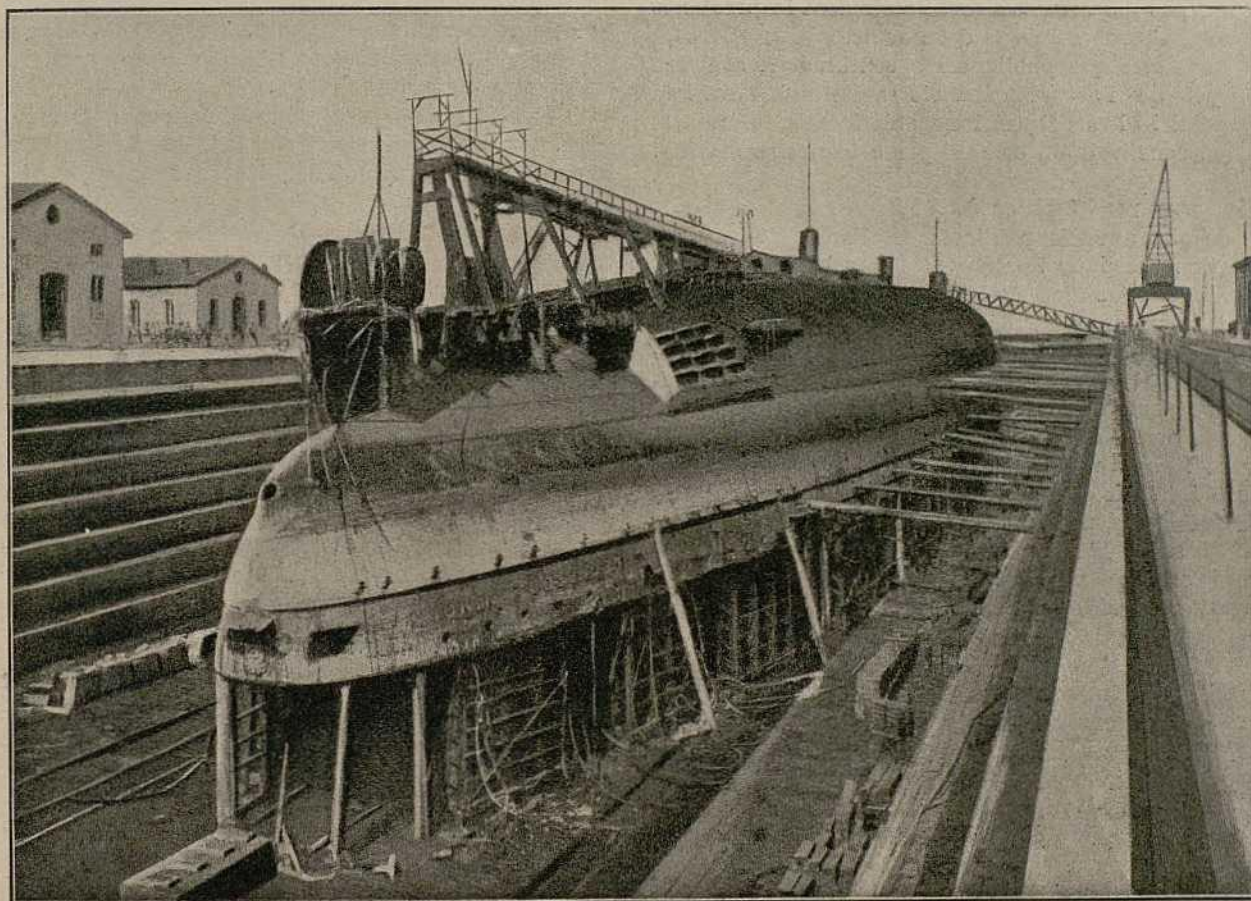
Platja de Muga

Platja de Muga, per E. Roig

UN SALVAMENT INTERESSANT

Durant la nit del 2 d'agost de 1916, el cuirassat italià *Leonardo-da-Vinci*, atracat a la rada de Trento, al Mar Petit, s'enfonsà després d'un incendi que provocà l'explosió dels dipòsits de pólvora, enfonsant-se junt amb el vaixell 21 oficials i 221 tripulants. En principi es va creure que es tractava d'un accident casual, però una enquesta va averiguar després que es tractava d'una traïció de dos obrers dels arsenals italians, els quals foren afusellats.

En comptes d'assajar posar el vaixell en la seva posició normal, es va preferir fer-lo flotar quilla enlaire. Es desmuntaren els pals, es varen treure els canons i es taparen els grans forats produïts per l'explosió i quan foren terminats aquests treballs, unes bombes potents buidaren els compartiments invadits per l'aigua. Després uns compressors els carregaren d'aire, a l'objecte de transformar la quilla en un immens caixó, dins del qual els obrers po-



Fotografia treta del cuirassat *Leonardo-da-Vinci*, en apariació, de quilla enlaire, al dic de Trento

El vaixell quedà capgirat, sostenint-se pels cinc pals torres i el pont superior, els quals estaven clavats fortament al fons. La quilla i una part del pla sortien a flor d'aigua, puix la profunditat no passava d'una dotzena de metres en aquell indret.

Primerament les preocupacions foren per trobar la manera de treure de la rada un vaixell de 168 metres de llargada i de 24.000 tones. No es decidien els tècnics si demolir-lo o posar-lo a flotació, puix totes dues operacions presentaven prous dificultats. Finalment es varen decidir per aixecar-lo, projectant-se el pla d'enginyeria que calia seguir. La direcció d'aquest treball fou encarregada a l'enginyer general Ferrati, el qual morí abans de posar terme a l'obra, substituint-lo l'enginyer general Faruffini.

guessin continuar llur tasca d'alleugerir-lo. Al cap de dotze mesos d'esforços es conseguí reduir el pes, de 24.000 tones a 18.000. Aleshores amb l'ajut de vuit flotadors cilíndrics de 400 tones cada un, els quals havien d'assegurar l'equilibri del vaixell, es desenganxà del fons i fou portat al dic de Trento en el qual reposa encara avui posat de revés fent-se-li les apariacions necessàries.

Quan totes les apariacions siguin terminades el *Leonardo-da-Vinci* serà remolcat vers aigües ben profundes que li permetin giravoltar-lo i posar-lo en la posició normal. Els nous procediments usats per aconseguir la flotació del cuirassat han valgut grans elogis al Cos d'enginyers navals italià per haver reeixit d'un salvament sensacional.

L'EXPANSIÓ COMERCIAL MARÍTIMA

L'increment de l'activitat marítima comercial de tots els països es manifesta amb la creació de noves i poderoses companyies i en les noves línies de serveis que s'estableixen arreu del món, posant en contacte els més allunyats i diversos països. De tot aquest moviment, crida l'atenció el fet de la preferència que tant les Companyies continentals com les americanes, concedeixen a les costes occidentals del Sudamèrica i a l'utilització del Canal de Panamà. En altres ocasions i en altres llocs, i en aquestes mateixes columnes, reiteradament hem insistit en la conveniència de que la marina espanyola utilitzés aquell pas per a comunicar directament la producció espanyola amb els ports del Pacífic.

Les notes que publiquem a continuació, són una sinopsi de l'actual expansió comercial marítima mundial i ultra del seu innegable interès informatiu poden constituir un estímulo per a la nostra marina.

Nou servei per l'Amèrica del Sud

Segons anuncis publicats, la Pacific Steam Navigation Company inaugurarà un servei de passatgers, directe a l'Amèrica del Sud. El vapor *Ebro*, magnífic trasatlàntic de 8,500 tones, de pes brut, amb 200 places per a passatgers de primera, serà el primer vapor destinat al servei entre New-York i diferents ports de la costa occidental del Sudamèrica. Quatre seran els vapors dedicats a recórrer la nova ruta establerta, i segons les indicacions recollides el *Ebro* iniciarà el primer viatge el 1.º de gener pròxim. Actualment l'esmentada Companyia manté un servei entre Liverpool i Sudamèrica amb escala a New-York; quan el nou servei funcioni regularment, New-York serà el terme nord de la ruta. Els ports on faran escala els vaixells d'aquest nou servei seran: Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Taltal, Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano i Coroner. Els vaixells, seguint la ruta establerta, tocaran també els ports de Jamaica i de l'Istme i passaran pel Canal de Suez.

El segon vapor que es posarà al servei serà el *Essequibo*, parió de l'*Ebro*. Altres tres vapors, els noms dels quals encara s'ignoren, completaran el servei. La companyia està fent gestions per adquirir-los.

Tant el *Ebro* com el *Essequibo* han estat afranquits de la requisa pel «British Shipping Controller», després d'haver prestat extensos serveis durant la guerra com transports de tropes.

Originàriament foren construïts per a la «Royal Mail Steam Packet Company», la qual els dedicà al servei entre Southampton, les Índies occidentals, l'Istme, Cuba i New-York.

Un i altre són magnífics bastiments de 467 peus de llargada i d'una velocitat de 13 a 14 nusos. Després dels serveis de guerra han estat completament restaurats.

Nova Companyia

Ha estat circulada la notícia de la creació d'una nova Companyia, la qual disposa d'un capital enorme. El Maharajah de Gwallor, el més ric i més

poderós dels prínceps de l'Índia és el cap de la Junta de directors. La Companyia ha adoptat el nom de «Maharajah of Gwallor Steam Navigation Company Ltd.» i té les oficines principals a Bombai i Londres. La Companyia disposarà de vapors de passatgers i de transport que navegaran entre Índia, Anglaterra i les colònies angleses. Eventualment els serveis d'aquesta Companyia s'extendran a Sant Francisco i Vancouver.

Nova línia italiana a Xile

La Companyia italiana «La Veloce» ha establert un nou servei amb els ports de Xile, inaugurat el 1.º de novembre amb la sortida del port de Gènova del vapor *Bologna*, el qual tocarà a Valparaíso.

Aquesta línia italiana ja feia anys que existia, amb escales als ports de Gènova, Marsella, Barcelona, Tenerife, Barbados, Trinidad, La Guaira, Curaçao, Puerto Limón, Colón i tornada amb escales als mateixos ports.

El nou servei seguirà la mateixa ruta fins a la Guaira, però d'aquest port els vapors aniran a Curaçao, Puerto Colombo, Cristóbal, Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso i tornada.

De moment la Companyia destina un sol vapor a aquest servei el qual sortirà cada dos mesos, però tan aviat com sigui possible, quatre nous vapors, avui en construcció, seran posats en línia per aquest nou servei. Tots aquests vapors podran transportar considerable número de passatgers. La mateixa Companyia ja ha inaugurat un servei de transports de càrrega segons aquesta mateixa ruta.



Altres línies

Una nova línia de passatgers ha estat inaugurada entre Southampton i Cherbourg i el Brasil i Rio de la Plata. Tres luxosos vapors correus, *Orbita*, *Andes* i *Avon*, han estat destinats a aquest servei. Aquests vapors foren utilitzats durant la guerra, com creuers mercants armats. La seva habilitació per la Companyia Royal Mail Steam Packet, tendeix a solucionar en part les dificultats que avui troben els que desitgen obtenir passatge pel sud d'Amèrica, dificultats originades per la manca de tonellatge disponible i per les exigències del Ministeri de Marina.



Des d'últims de setembre funciona una nova línia de vapors entre Vancouver, Marsella i Gènova.

L'acord estipulat entre les cases Count Fayolle, de París; J. J. Norton, de Norton; Lilly & Company, de New-York i W. J. Edwards, representant de la Norton Lilly & Company, a Sant Francisco i H. A. Stevenson, representant de la Dingevall Cotts & Cº., assegura una sortida mensual, fent el servei entre les tres ciutats esmentades, prenent coneixements d'embarc per tots els ports del Mediterrani i del Mar Negre. La Companyia porta el nom de Société Générale de Transports Maritimes a Vapeur i el pri-

mer vapor arribà a Vancauver amb càrrega el 20 d'octubre. Aquest vapor és el *Mont Cenis*, de 4,900 tones.

El nou servei posat per la Pacific Mail Steamship Co entre Baltimore i Sant Francisco, via Canal de Panamà, s'inaugurà el 15 d'octubre passat. El viatge, tal com havia anunciat la Companyia, ha durat trenta dies, fent escala a diferents ports de l'Amèrica Central, com San Pedro i Los Angeles.

Un nou servei de vapors ha estat establert entre els Estats Units i el Sudamèrica, per la Companyia Rolph Mail Steam Ship Co, de Sant Francisco.

Aquesta Companyia té disponibles tres vapors, el *Georgia Rolph*, l'*Annette Rolph* i el *Joanne d'Arc*, i altres en construcció, tots d'un model molt recomanable pel tràfec d'aquelles costes.

Actualment s'està treballant en el projecte d'establiment d'un nou servei entre Llevant, el Canadà i els Estats Units. El tràfec es farà entre Montreal, New-York, Grècia, Rumania i altres ports de Llevant. Aquests països abans obtenien la major part dels productes alimenticis de Rússia, la qual ha cessat de proporcionar-los-hi i en conseqüència hi ha l'esperança que el Canadà i els Estats Units podran convertir-se en llurs proveïdors.

El retorn dels vapors destinats a aquest futur servei faran una ruta triangular, anant de Llevant a Anglaterra i els Estats Units.

Per l'abril de 1905 fou inaugurada la línia Allan directa franco-canadenca, quedant interromput el servei a causa de la guerra. Avui dita línia està fusionada amb la Companyia Canadenca-Pacific i ha reprès les seves escales al port de l'Havre, arribant-hi el 21 d'octubre el paquebot *Tunisian*. Després d'haver anat a Londres, el 8 de novembre l'esmentat vapor sortí d'Havre vers Quebec i Montreal.

El paquebot *Grampian* arribà del Canadà a Havre el 9 de novembre, sortint el 22 directament cap a Saint John N. B.

Es esperat el paquebot *Corsican* de la mateixa línia.

El Comissari dels transports marítims de França ha decidit restablir el servei Bône-Ajaccio, suprimint d'ençà de la declaració de guerra.

El vapor *Titània*, interaliat, farà aquest servei dues vegades al mes.

L'*«Indépendent Steamship Corporation»*, de Nova York, ha inaugurat el servei d'una línia a l'Algèria, Tunis i Llevant. El primer vapor afectat és el *Montgomery*, de 5,000 tones, amb combustió a petroli.

Aquesta nova línia serà dotada de sis vapors del mateix tipus, recorrent l'Àfrica del Nord, Malta i Llevant.

La «Royal Mail Steam Packet Co.» ha reprès el seu servei directe Anglaterra-Haïti, sortint el vapor *Conway* el 12 de Londres.

Un grup de fabricants anglesos que pretenen entrar els productes a l'Alemanya ocupada, ha organitzat un servei directe de vapors entre Colònia i Londres.

El servei de vapors de la «Great Central Railway Co.», entre Grimsby i Hamburg fou reprès el 3 de novembre després d'una interrupció de cinc anys. La primera sortida l'ha feta el vapor *Staveley* amb carregament de mercaderies diverses.

L'*«Hamburg Amerika»* organitza un servei a les Antilles i Mèxic, afectant-hi el vapor *Daelfsen*, acabat d'adquirir. Serà el primer vapor alemany que reprèn un servei regular trans-oceànic.

Uns financers espanyols han constituït a Buenos Aires una entitat amb un capital molt gros, per a desenrotllar el comerç entre l'Argentina i Espanya. Projecta establir línies de navegació entre els dos països.

L'*«Osaka Shosen Kaisha»* (Japó) vol establir una línia entre els ports japonesos i brasilenys. Aquesta Companyia, que disposa de 160 vapors, en fa construir actualment 32 de nous a drassanes japoneses.

A Gènova s'ha fet un conveni entre la «Società Transatlantica Italiana» i el Govern xilè per a l'exploració de la línia de navegació directa entre la Itàlia i l'Oceà Pacific (Gènova-Valparaíso).

La nova línia ha estat inaugurada pel vaixell a motor *Ansaldo San Giorgio I*.

Amb el nom de «Hag. Tertsau i Co.», s'ha constituït a Landskrona (Suècia), una entitat encarregada d'establir una línia de vapors a Colòmbia i Venezuela, fent escales eventuais a les Antilles.

A la primera quinzena de gener es farà la inauguració des del port de Gothenbourg.

La «Dollar S. S. Co» dels Estats Units anuncia l'establiment d'una línia directa entre Nova York i Shanghai, via canal de Panamà.

NOTES D'ASSEGURANCES

L'assegurança de guerra ha estat sumament profitosa a Dinamarca. Quan esclatà la guerra foren establertes dues entitats asseguradores de vaixells i carregaments, les quals tenien la garantia del Govern i la cooperació de les Companyies navilières particulars. Una d'aquestes dues Companyies, la «Krigsforsikringer. for Dauske Skibe», fou establerta d'acord amb una llei especial per a aquesta mena d'operacions en les quals el Govern premià el 35 per cent del risc, els propietaris el 50 per cent i les Companyies particulars el 15. Tots els vaixells danesos, excepció feta dels pesquers, foren obligats a ésser ga-

rantits fins a un màxim de 750,000 kr. i els propietaris foren autoritzats per a cobrir fins el 25 per cent ells mateixos.

La «Dauske Krigs-Goforsikring for Varer», assegurava carregaments; el Govern premià el 35 per cent dels riscs, les Companyies privades el 20 per cent i una Companyia formada amb aquest sol fi, composta de tres dels principals Bancs i set Companyies navilieres, el 45 per cent restant. L'assegurança única-

ment es feia sobre el preu de factura de la mercaderia, més un 5 per cent i amb màxim de 1.000,000 kr.

El vapor *Linerton*, que per una avaria a la màquina era remolcat vers al Tyne, encallà. És un vapor nou de 6,690 tones de pes brut i estava assegurat per 180,000 ll. El vapor *Platea*, de 3,039 tones de pes brut, encallà a Gable Island quan anava del Pirreu a New York. Estava assegurat per 60,000 ll.

EL MOVIMENT MARÍTIM A DINAMARCA

Malgrat la dificultat d'haver d'importar totes les primeres matèries, en temps normal, la construcció marítima constitueix una importantíssima indústria. Nombrosos vaixells de tota mena hi són construïts; petits vaixells, yachts i velers, vapors i vaixells de motor i vapors de 12,000 tones de pes mort.

En 1917 i 1918 l'activitat de totes les drassanes experimentà una gran depressió i en algunes ocasions s'anullà completament degut a la manca absoluta de materials de construcció. L'acer, el material més necessari en les construccions d'aquesta índole, s'obtingué en tan petita quantitat que tot just arribava a cobrir les exigències de les petites aparellacions. En 1917, el total del tonellatge obrat de nou dona la xifra de 22,500 tones i en 1918 de 33,600. Les grans drassanes tenen actualment firmades grans comandes, les quals seran executades tan aviat com disposin en quantitats suficients d'acer i altres matèries necessàries.

La guerra ha obligat als vaixells danesos a navegar per rutes diferents de les acostumades. Alguns vaixells danesos, durant aquest període han romàs inactius als ports del seu país, d'altres han estat dedicats al transport de carbó d'Anglaterra a Dinamarca; la majoria, però, han estat noliejats per a seguir noves rutes creades per la guerra. La utilització de la flota mercant danesa fou decidida per un acord danès-americà de setembre de 1918; no obstant, abans d'aquesta data, la major part de la flota ja treballava segons contractes de noliejadors anglesos i americans, de manera que el control d'aquests vaixells virtualment havia desaparegut de les mans de llurs propietaris danesos.

Malgrat que alguns d'aquests bastiments foren destruïts per mines o per l'acció dels submarins i que d'altres restaren inactius a diferents ports, l'any 1918 resultà molt beneficiós pels propietaris.

La major part de les Companyies han publicat els seus balanços, i tots, invariablement, palesen considerables guanys, els quals tot i les extremades taxes i l'alt cost de totes les operacions, han permès pagar dividends que van del 12 al 65 per cent.

Durant aquest temps no s'han creat noves Companyies, però el capital de moltes d'elles ha estat augmentat talment que el total d'aquest increment puja uns 4.800,000 \$.

L'estoc de les Companyies navilieres daneses fou cedit a preu elevadíssim a la Copenhagen Stock Exchange, fent una operació que resultà més beneficiosa que les anteriors. La firma de l'armistici marcà una baixa als preus d'aquests estocs; en canvi, però, aleshores les accions foren cotitzades molt més amunt en desembre que no ho havien estat al començament de l'any.

L'EXPOSICIÓ INTERNACIONAL MARÍTIMA

Les circumstàncies anormals que es travessen, i que tant han repercutit en el ram marítim, han impedit que el Comitè executiu de l'Exposició Internacional Marítima es reunís amb la persistència desitjada. Tampoc ha estat possible enllestir els programes circulars que han d'ésser tramesos a tots els països, impresos en llur llengua respectiva.

No obstant aquests entrebancs, la tasca de secretaria no s'ha paralitzat. El viatge a Londres, fet pel secretari senyor Amich, ha donat per resultat una sèrie de coneixements pràctics de com es fan allí les grans exposicions, podent apreciar la instal·lació que s'ha donat al gran local Olympia a l'Exposició Naval fa poc tancada. Aquesta exhibició s'estava preparant l'any 1914 i va quedar suspesa amb motiu de la declaració de guerra, repercutint aquest fet en que l'esmentada Exposició no hagi tingut tota la importància que podia assolir, puix moltes cases importants no han tingut la preparació suficient per a concórrer-hi i altres han exposat coses que no eren veritables novetats.

Totes les particularitats d'aquesta Exposició seran tingudes en compte en l'Exposició Marítima de Barcelona, així com el detall interessant de que per mitjà de la instal·lació d'una caldera funcionaven totes les màquines auxiliars que hi havia exposades.

El Comitè es preocupa de resoldre la qüestió principal de l'Exposició, que és la de trobar la manera d'instalar-la amplament. Creu que no li mancarà l'apoi de l'Ajuntament per assolir-ho. Es procurarà que ultra la sala general de l'Exposició, hi hagin naus especials pels països que ho sol·licitin.

Respecte aquest extrem, podem afirmar que Itàlia s'encarregarà d'una d'aquestes naus, puix l'agregat naval del Govern italià, que resideix a Madrid, ha donat informes que la concurrència d'aquest país serà important i pels avenços que té fets pot resultar molt interessant.

També se sap oficialment que el Govern italià ha nomenat per reial ordre membre del Comitè d'honor de l'Exposició a l'almirall Leonard Cattolica, corresponent a la invitació feta pel Comitè executiu. Respecte dels comitès d'honor, n'hi haurà un d'Espanya i un altre d'estranger. També hi haurà un altre Comitè dels Clubs de Regates d'Espanya, el qual serà encarregat de l'organització de grans festes marítimes.

Així que siguin impreses les circulars es farà la notificació dels nomenaments del Comitè d'honor d'Espanya. Respecte de la concurrència dels espanyols a l'Exposició, tots els informes rebuts fins ara fan creure que serà general.

MERCATS DE CARBÓ

Anglaterra:

Les darreres informacions de «Bristol Channel» asseguren que els mercats carboners es normalitzen a conseqüència de la solució de les dificultats posades per les vagues dels docquers, ferrocarrils i miners.

Les declaracions de Geddes fent solemne promesa de rebaixar el preu del carbó pel consum interior, rebaixa obtinguda amb una reducció de l'exportació, confirma les impressions que es tenien sobre les condicions de la solució.

Els vaixells surten lentament fent que les *collieries* o mines no produeixin tot el que podrien rendir. Millorant els treballs de mina, els carregadors busquen raons per evitar la rapidesa i quan el tonellatge millora els miners troben manera d'enxarxar la llibertat de moviments de mariners i carregadors.

Avui el carbó d'exportació es paga 5 i 8 xelins menys pel carregador que tingui vaixell disponible, noliejat pel seu compte i d'aquí que els *business* carboners segueixen essent monopoli dels poderosos que disposen de vaixells.

L'especulació amb les accions mineres segueix en gran escala i és cosa demostrada que les empreses petites es fonen fàcilment davant l'or dels *Dewellyn*. El mercat galès és avui l'únic en condicions de resistir tots els assalts de la desorganització econòmica, i l'únic en el qual el rendiment és notablement millorat.

L'alça en els preus dels carbons és deguda principalment al «Shim-Rage» de la producció, a la disminució del rendiment, i aquesta es deu no tant sols a les exigències obreres, sinó també en gran proporció a la mala condició dels elements de treball, maquinàries i disposicions de la boca de mina. D'una conferència entre el Govern i els directors de la Federació minera, es veu clar que les empreses mineres no donen el material degut, segons els obrers, per estalviar.

Els cònsols americans a Cardiff i Swansea coincideixen amb aquesta opinió, i la gran exigència dels miners de que l'Estat nacionalitzi les mines, és avui fonamentada precisament en la protesta contra els patrons que abandonen el material de mina. No es tracta ja d'augment de salari o rebaixa del cost dels queviures, sinó del desig formulat sincerament per en Franck Hodges, Secretari miner, de que les mines per produir el que deuen han d'ésser controlades per ells. Els miners tallen el carbó a raó de 2 xelins i mig la tona per pagar-la el consumidor a dues lliures al menys. El problema es discuteix i els miners no volen saber res de les raons que els propietaris donen per oposar a les obreristes.

De totes maneres la crisi ha estat resolta i la setmana última d'octubre la producció arribà a prop de 5 milions de tones.

A Gales es distingeix clarament la diferència entre els preus per *prompt loading* o embarc immediat i l'indefinit. Tenint el vaixell disposat al port, i en aquest cas l'entrega assegurada, el preu és rebaixat i es donen tots el avantatges pel comprador i l'exportador. Quan l'exportació és sense vaixell

disposat, aleshores el preu és exagerat i l'entrega indefinida.

Complicat això amb el retorn de vagonets buits que l'Estat anglès té a França, i la dificultat en el canvi de material defectuós de mines, converteix el negoci de carbons en una xarxa sense sortides.

I tingui's en compte que Cardiff i Swansea són els únics ports que porten el negoci anglès d'exportació.

El preu Almirallat gran a 70-75 xelins, i petit a 50-55 xelins.

El Nordest anglès segueix afectat per l'escassetat de vaixells, cosa que fa pujar els nòlits. També influeix la manca de material ferroviari i la competència que li fa Gales.

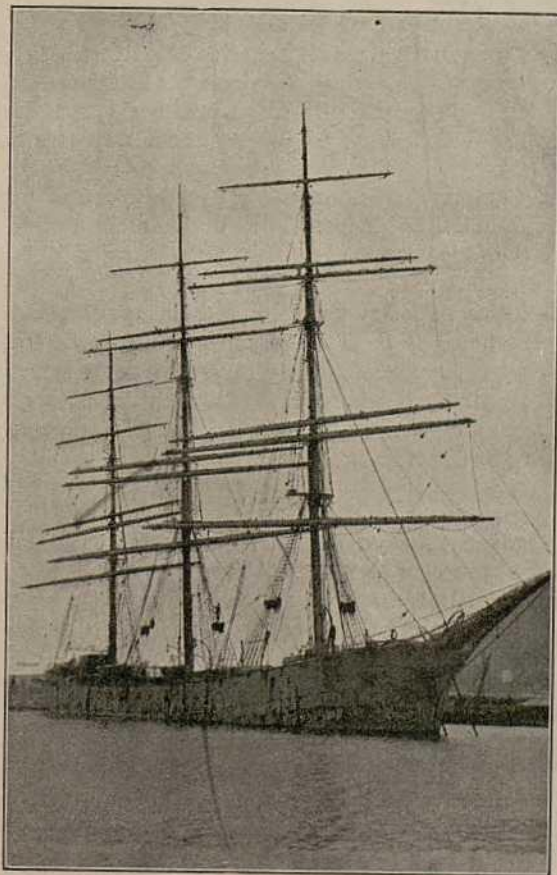
Segueixen els mateixos preus per consumidors anglesos i neutrals.

Una reunió d'exportadors ha exigít del Govern, amb raons convincentes, l'abolició del control i el sistema de llicències i per altra part els naviliers demanen l'abolició de les trabes de la navegació i disposició lliure de la propietat naviliera.

Els preus segueixen inamovibles i es pot dir que la demanda és inútil mentre no es pugui disposar de vaixells per l'embarc.

Els carbons del Yorkshire i escocesos es cotitzen sols per la navegació.

Imitant el sistema americà, s'anuncia una llista reguladora de preus de carbons anglesos que publicarem en el pròxim número.



La fragata brasilenya *Mearlu* que ha visitat el nostre port

MISCEL·LÀNIA

FRANÇA

Per poder votar

Els mariners francesos que es trobaven al port de Marsella, decidiren ajornar fins el dilluns, 17 de novembre, la sortida de vaixells que havien de tenir lloc els dies 14, 15 i 16, a l'objecte de «poder exposar llur opinió per la papereta del vot». Durant els esmentats dies no sortí cap vaixell, quedant prop de 3,000 passatgers entretinguts, els quals havien d'embarcar el 15 amb el *Doukkala*, amb destí a Casa blanca. Entre els passatgers s'hi trobava el general Lyautey, resident general al Marroc.

Vaga conjurada

París estava menaçat de trobar-se sense carbó a conseqüència de la vaga que es temia es duria a terme pel personal dels transports fluvials, els quals reclamaven augment de jornal i la jornada de vuit hores. Havent contestat els patrons que no podien concedir-ho, es nomenà una comissió paritària, assistida per representants del Ministeri de Treballs públics. Després d'una amplia discussió s'arribà a l'acord de que els obrers durant l'hivern treballin nou hores i que tinguin un jornal mig de 17 francs, essent possible que se'ls demani treballar dues hores suplementàries, les quals, per cada una, percebiran una vuitava part del jornal. D'altra part, durant l'estiu, caldrà treballar deu o onze hores, segons l'època i no de vuit del matí a les quatre de la tarda, com demanaven els obrers.

Les comunicacions amb les colònies

La Companyia de «Messageries Maritimes» fa esforços per restablir les relacions sovintejades amb la colònia de la Indo-Xina. Durant els mesos de novembre i desembre hi haurà tramès quatre vapors.

La Companyia «Chargeurs Réunis» s'ocupa també amb activitat de restablir, tan ràpidament com sigui possible, un servei regular a Saïgon i Haï-phong.

Aquestes sortides permetran donar satisfacció a les persones que desitgen anar o venir de la Indo-Xina.

El mateix problema passa amb les colònies africanes, puix els serveis són insuficients per les demandes de passatge.

Darrerament hi han estat tramesos tres vapors alemanys.

El governador general de Madagascar ha fet conèixer el projecte de millora i construcció del port de Majunga. Els treballs es realitzaran durant els anys 1920-21. Es calcula la despesa general en més de 10 milions de francs.

ANGLATERRA

El trust dels serveis de cabotatge

Les Companyies «Coast Lines Ltd.», de Liverpool, han absorbit una altra entitat de cabotatge, la « Belfast Shipping Co. Ltd. », la flota de la qual constava de sis vapors representant 9,910 tones de registre brut, havent-se pagat prop d'un milió de lliures.

Aquest grup s'ha convertit en adquiridor de les

principals Companyies angleses de cabotatge i no busca altre objecte que el de constituir un veritable *trust* de la navegació de la costa. Els capitals són de les principals Companyies angleses.

El tonellatge d'Alemanya

Després d'un interval de varis mesos, s'ha reprès la remesa dels vaixells de la Marina mercant alemanya a les autoritats angleses. Darrerament ha entrat a la rada de Leith el vaixell petrolier *Arthur von Gwinner*, de 3,600 tones de capacitat i un altre vaixell és esperat a Hamburg.

Fins ara, el total dels vaixells entregats a les autoritats angleses de Leith són prop de 200, de 4,000 a 12,000 tones.

El representant del «Shipping Controller» ha declarat a la Cambra dels Comuns que hi havia 57 velers alemanys als ports de Xili el dia de l'armistici. Cap d'aquests vaixells està en disposició de servir momentàniament i el repartiment serà fet per la Comissió de Reparacions.

ALEMANYA

El moviment del port d'Hamburg

Durant el mes d'octubre entraren al port d'Hamburg 323 vaixells, 161 de vapor i 162 de vela, dels quals 261 eren alemanys, 8 anglesos, 13 americans, 12 holandesos, 6 danesos, 13 noruecs, 3 suecs, 4 francesos, 1 finlandès, 1 espanyol i 1 japonès.

D'aquests 323 vaixells arribats n'hi havia 115 carregats de queviures, 33 de mineral i fusta i 175 de càrrega general.

Durant el mateix mes sortiren del port 171 vapors i 159 velers, dels quals 265 eren alemanys, 8 anglesos, 12 americans, 15 holandesos, 4 danesos, 14 noruecs, 2 suecs, 6 francesos, 1 espanyol, 1 turc, 1 finlandès i 1 belga.

ESTATS UNITS

Les vuit hores

La Conferència Internacional del Treball, reunida aquests dies a Washington, ha acordat la implantació de la jornada de vuit hores a tots els països i amb caràcter general, inclús pels treballs marítims i fluvials.

La venda dels vaixells de fusta

El «Shipping Board» anuncia la venda de tots els vaixells de fusta que li resten al preu de 90 dòlars la tona de pes mort. Els compradors estrangers han de pagar al comptat.

Millorament dels Grans llacs

El Govern destina cinc milions de dòlars a la millora dels ports i canals dels Grans llacs.

Canvi de procediment de construcció

La «Submarine Boat Corporation», que fins ara s'havia dedicat a la construcció de cargos *fabrics*, de 5,350 tones, anuncia que començarà la construcció de vapors de 8,000, 9,500 i 12,500 tones a les drassanes de Newark-Bay.

Aquesta entitat, així que hagi acabat els compromisos amb el «Shipping Board» en construirà per compte privat i per l'estranger.

UCRAINA

La importància dels seus ports

En un estudi documental del cònsol de la República d'Ucraïna, posa de relleu l'alta valor comercial dels ports ucraïnians. La costa d'aquest país s'estén des del Delta del Danubi als contraports occidentals del Càucàs. En tot el llarg d'aquesta costa s'hi troben un seguit de grans i petits ports.

El principal port d'Ucraïna és Odessa, el qual ha pres un lloc important en la vida econòmica del país. Altre paper important està reservat a tenir el port de Rostov, tant al punt de mira de la navegació interior com al d'altura. Aquesta important ciutat comercial del Sudest de la Ucraïna té gran tràfec de blat, bestiar, llana, lli, fàbriques de màquines, tabac, molins i drassanes.

Després ve el port de Kherson, situat a l'embocadura del Dnieper, accessible als vaixells de gran tonellatge i que fa un important comerç de fustes i blat. Cal notar també Sebastopol, el millor port de guerra de l'ex-imperi rus i Nicolaïev, que enclou tot el tràfec de les províncies de Kíev i d'Ekaterinòlav.

Els ports petits són: Kilya, Akkerman, Olexandrowsk, Berdiansk, Kertch, Mainpol, Taganrog i Novorossisk.

L'autor del treball, Basile Orentchouk, després de palesar la negligència de l'administració imperial que privà sempre el desenrotllament complet dels ports que posseïa, creu que amb el retorn a la independència, Ucraïna obtindrà un moviment comercial molt intensiu; quedant millorades les instal·lacions marítimes serà d'importància mundial.

VÀRIA

El sou de les tripulacions del Nord

L'Associació de Defensa Patronal de Naviliers de Bilbao, ha concedit augments als sous de les tripulacions pertanyents als naviliers associats, en proporció d'un 50 i un 100 per cent, començant pels viatges de des de primer d'octubre.

També ha elevat al 100 per 100 la subvenció extraordinària del 80 per 100 concedida als majordoms, donada la puja de preu dels articles de menjar.

«Naviera Guadalquivir, S. A.»

Amb aquest títol ha quedat constituïda a Sevilla una nova companyia naviliera amb un capital de 10 milions de pessetes.

El Consell d'Administració el componen les següents persones:

D. Nicolau Luca de Tena i Caño, president; D. J. Raoul Noel i García, vispresident; D. Josep Delgado Brackenburg i D. Alfons Barón i M. Agulló, vocals; D. Modest G. de Vinuesa i Renia, secretari i D. Lluís Orellana Massa, director gerent.

El Consell ha obert una subscripció pública d'accions, terminant el plaç el 30 del corrent.

La flota Pinillos

Un diari local ha donat la notícia de què havia estat venuda la flota Pinillos, repartint-se-la la Companyia Transatlàntica i la Casa Tayà. La primera es quedava els dos millors vaixells i En Tayà la resta.

La casa consignatària, senyor Bosch i Alsina, ha fet desmentir la notícia, puix la casa Pinillos no ha venut els seus vaixells.

El que sí és veritat és que la casa Pinillos ha venut al seu capità inspector en la nostra ciutat, senyor Abrisqueta, el vapor *Manuel M. Pinillos*, el qual passarà a mans de naviliers bلباïns. Li serà desmuntat el passatge, convertint-se en un vapor de càrrega. Amb tal motiu s'hi faran apariacions importants.

Es diu que ha estat pagat un milió de pessetes per l'esmentat vapor.

El *Manuel M. Pinillos* fou construït l'any 1885. Té 2,998 tones de registre brut; 2,125 de registre net, i 4,400 de pes mort.

Tres naufragis

Sovintegen els naufragis de velers construïts de nou, la qual cosa indica llur construcció poc sòlida.

A la costa d'Oliva, pròxima a Dènia, naufragà la goleta *Inès*, que feia viatge cap a Melilla amb 120 tones de càrrega general.

La tripulació es va salvar, perdent-se el vaixell i el carregament.

En aigües d'Algèria naufragà la goleta *Asunción*, de recent construcció. Venia a Barcelona i unes vies d'aigua que se li obriren el feren naufragar, quedant embarrancat a la costa.

El seu capità digué que el sinistre l'atribuïa al calafatge deficient, la qual cosa ocasionà les vies d'aigua.

La tripulació fou salvada per un vapor grec.

No fa gaires dies va naufragar també a les costes de Portugal el vapor *Mari*, propietat de la casa Beleña i C.^a, de San Sebastian. Portava carregament de ciment cap a Lisboa. A causa del sinistre morí el capità del vaixell i un mariner, tots dos de Bascònia. La resta de la tripulació aconseguí salvar-se.

El vapor *Mari* fou construït fa poc a Ondárroa i desplaçava 300 tones.

Sobre la venda d'uns vaixells

El vapor «Domingo Mumbrú» que donàvem com a venut en el passat número, continua pertanyent a la casa del seu nom, puix l'operació no arribà a dur-se a terme.

Quan al vapor *Cabo Roche* no fou comprat pel senyor Martínez Sancho sinó pels senyors Marçet i Domènech de la nostra ciutat per compte del grup de fabricants de Terrassa que fan exportació a Orient. Són els mateixos elements que primer varen comprar el vapor *Torreblanca*.

Narcís Monturiol, inventor de la navegació submarina

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

(Continuació)

»Desde el 10 de junio se ha recaudado 20,382 reales, y ascendiendo a 22,758'50 lo invertido, queda en caja 5,523 reales 50 céntimos. Aquí debemos recordar a ustedes, señores, que al votarse la recaudación de esta suma, el señor Monturiol manifestó que se debían varias cantidades. Y es de advertir, además, que se han invertido algunas en distintos objetos con destino a la reforma del mismo.

»Como se desprende de estas notas, las entradas no han correspondido a lo que se esperaba, y es de temer que, en lugar de aumentar vayan decreciendo, pues esta es la ley fatal que rige siempre que los capitales deben percibirse en una larga serie de plazos. Tiene, además, este sistema grandísimos inconvenientes: los gastos ordinarios absorben una gran parte de las sumas recaudadas, y la inseguridad en el resultado de la recaudación no permite hacer las obras en grande escala, y, por lo tanto, con la economía que de otro modo se obtendría. Muchos a quienes no se les ocultan estos inconvenientes se retraen, porque prevén las fatales consecuencias de este sistema.

Intimamente convencida la Junta de esta verdad, y no menos de que haciéndose un poderoso esfuerzo podemos realizar por nosotros solos las fundadas esperanzas que a todos animan, presenta a la aprobación de los señores accionistas el siguiente proyecto:

»1.º El capital que se necesita para emprender con el actual *Ictíneo* la pesca del coral, según el nuevo presupuesto minuciosa y profundamente meditado por el señor Monturiol, es de 10,000 duros, que con los 1,500 recaudados hasta hoy no alcanza a la suma presupuestada en 3 de junio último.

»2.º Que este capital sea recaudado de entre los accionistas; de los socios del Ateneo; de los capitalistas a quienes se ha dirigido el señor Monturiol, algunos de los cuales han ofrecido interesarse en el negocio, y últimamente del público en general.

»3.º Que deba dicha cantidad ingresar dentro del término de un mes contadero desde el día de la fecha.

»4.º Que se suspenda desde hoy toda obra nueva llevando solamente a cabo las empezadas, que de no hacerlo pudieran ocasionarnos perjuicios.

»5.º Que los fondos que se recauden queden en poder del depositario D. Joaquín Font, sin que pueda hacerse uso de ellos hasta tanto que queden recaudados los 100,000 duros, y si llegado el día 15 de noviembre próximo no ha tenido efecto su total cobro, se devuelvan las cantidades recaudadas a los interesados, convocando esta Junta a los ocho días a los señores socios a reunión general, para que acuerden lo que consideren más conveniente a los intereses de la sociedad.

»Tal es, señores socios, el proyecto que esta Junta tiene el honor de presentar, después de haber examinado con madurez todas las circunstancias y extremos a que alcanza. No se nos ocultan

algunos de sus inconvenientes; pero creemos que éstos, al lado de las ventajas que nos prometemos de su adopción, son tan exigüos e insignificantes, que no deberán ser tomados en cuenta. *Un esfuerzo más y nuestra nave se halla a salvo: ¿dejaremos cuando divisamos ya a corta distancia la playa salvadora, que nuestro buque se estrelle para siempre?* No lo creemos nosotros; bien lejos se halla esto de nuestro pensamiento, cuando animados de la mayor confianza acudimos a proponer a ustedes semejante proyecto.

»El Gobierno nos ha dicho: *veamos*; y le hemos mostrado todo lo que podía apetecer, más de lo que esperaba, sin duda. El capital nos ha dicho: *aguardad*, y hemos aguardado más tiempo de lo que en buena ley debíamos. En cualquiera ocasión ambos nos hallarán dispuestos a aceptar sus proposiciones, que aceptaremos si son en beneficio de los intereses de los socios y por cuyo fomento velamos sin descanso; que rechazaremos, empero, desde el momento que ellos nos irroguen la menor dilación.

»Basta ya de probar que la navegación submarina es un hecho consumado: todo el mundo lo sabe; el señor Monturiol es su inventor. Ya sólo debemos pensar en reportar beneficios positivos, nosotros que hemos sido los que hemos arriesgado nuestros ahorros, llenos de entusiasmo por una grande idea. Basta ya de esperar: el que nos necesite que nos busque, que nos llame. Y si acaso encuentra la puerta cerrada y sordos nuestros oídos, no será nuestra la culpa, sino suya: harto tiempo hemos aguardado. Hoy tenemos la íntima seguridad de que mancomunados nuestros esfuerzos, nos bastamos. He dicho.»

L'Ateneo Catalán de Barcelona fou la primera entitat científica que fixà la seva atenció en l'invent d'En Monturiol. El savi doctor Letamendi i el professor de Química D. Joan Font i Guitart foren delegats per aquell centre a fi d'emetre judici.

El dia 10 de desembre es comunicà a En Monturiol la informació de la secció de Ciències exactes i naturals de l'Ateneo Catalán feta en vista de la comunicació que el 6 de maig adreçà l'inventor a la dita entitat.

Aquest dictamen sancionant l'obra de l'*Ictíneo* fou el just premi que tant desitjava En Monturiol: el judici dels homes de ciència que amb llur firma teixiren la més espiritual corona que podia enaltir un home com el nostre heroi.

Protegir d'aquella poderosa armadura, En Monturiol es llança a obtenir la necessària protecció del Govern per a una obra de tal magnitud.

Per obtenir això, a mitjan desembre En Monturiol se'n anà a Madrid, segons diu *El Museo Universal* en sa revista de la setmana del 23 del dit mes.

»El señor Monturiol, inventor del *Ictíneo* o barcopez de que en otro número hemos tratado, ha venido a Madrid con planos y proyecto para construir

un barco de guerra de las mismas condiciones que el *Ictíneo*, es decir, que puede caminar y moverse entre dos aguas. Mucho celebraremos que el Gobierno, en vista de los felices resultados que han dado los ensayos hechos anteriormente en Barcelona, se aproveche de los conocimientos del señor Monturiol.»

Fou llavors que els diputats per Catalunya, els quals venien protegint el nou invent, es vegeren personalment requerits per En Monturiol.

A continuació copiem la lletra que En Monturiol adreçà al diputat per aquesta província D. Marian Fages de Sabater (1):

«Sr. D. Mariano Fages.—Madrid, 2 de enero de 1861.—Muy señor mío y de mi mayor consideración: Tengo la satisfacción de remitir a usted el dictamen que emitió el Ateneo Catalán, acerca de mi *Ictíneo*, en noviembre último.

«Como tuve el honor de manifestar a usted en 19 del pasado, deseo reclamar la protección del Estado por medio de los señores diputados por Cataluña, en la forma y modo que usted y sus compañeros crean más conveniente. Al efecto, el señor Madoz me ha ofrecido convocar a usted a una reunión, para la cual señalará día y hora. Si mi proyecto de navegación submarina le parece a usted digno de la aprobación del Estado, no dudo merecer de usted el apoyo que solicito.

«He traído conmigo y con el objeto de presentarla al Gobierno de S. M., una Memoria acompañada de los planos generales de un *Ictíneo* de guerra de a 250 personas, en la que expongo, sin reserva, los medios de que me valgo para vivir y obrar debajo del agua. Usted y sus compañeros determinarán lo que crean oportuno sobre la manera más propia de elevar dicha Memoria al Gobierno. Entretanto me repito de usted, S. A. S. Q. B. S. M.—Narciso Monturiol.—Su casa, Montera, 14, 2.ª»

La Diputació catalana, per fonamentar davant els elements oficials la seva petició en pro de l'*Ictíneo*, sollicità de D. J. Lasso de la Vega, brigadier de l'Armada i director de la *Crónica Naval de España*, un judici facultatiu referent a l'*Ictíneo* d'En Monturiol (2).

Els termes de lloança de l'obra del nostre heroi són quelcom de definitiu i que allunya les més lleugeres ombres que encara poguessin subsistir en els cervells més mal disposats.

El 13 de gener del 61 publicava *El Museo Universal* la següent nota:

«A propósito de la invención del señor Monturiol, sabemos que una comisión de diputados catalanes va a presentarse al Gobierno para invitarle a conceder su decidida protección a este inteligente e industrial fabricante, cuyos ensayos han tenido tan buen éxito en Barcelona. Seguramente los diputados catalanes podrían hacer algo más, y es presentar un proyecto de ley concediendo un crédito para las construcciones que se encomienden al señor Monturiol; empero quizá hayan preferido entenderse con el Gobierno y obrar en este punto con alguna reserva.»

La veritat de l'ajuda de la Diputació catalana a En Monturiol, ens la mostra la comunicació que l'inventor adreçà a la Junta de Procuradors de l'*Ictíneo* i que copiem a continuació:

«Madrid, 17 de febrero de 1861.—A la Junta de Procuradores del *Ictíneo*.—Muy señores míos: Ninguna noticia definitiva puedo dar a ustedes todavía; es una desgracia que desde primeros del pasado intervinieran ciertos hombres en un asunto en que no entienden palabra, y hayan podido detener la marcha majestuosa que emprendió el *Ictíneo* en este laberinto de un Gobierno centralizador, donde se pierden los mejores negocios, y donde la intriga y falso mérito navegan viento en popa y a toda vela. Primerizo en esa clase de navegación, no teniendo otra carta que los estudios que he hecho sobre los hombres, verdaderos escollos de ese mar proceloso, sin otra aguja de marear que mi propio criterio y mi conciencia, creo deber mi salvación, no a mi habilidad, sino a la robustez de la nave que dirijo. No es que haya llegado todavía al puerto de salvación, lo veo en lontananza; pero ciertas nubes que hace tiempo estoy observando en los últimos confines del horizonte, van tomando proporciones desmesuradas y mucho me temo que invadiéndolo del todo, descarguen su furia en estos mares y que tenga que refugiarme en alguna cala salvaje, esperando que amanezcan días mejores. Sí, amigos; la crisis está, como sabéis, en la orden del día, y lo peor es que siendo parcial recae sobre el ministro de Marina. Así habremos perdido otro hombre interesado en nuestro asunto, y que se presenta con la mejor voluntad.

«Sin el tiempo que me hicieron perder algunos prácticos que se encargaron de dirigir el *Ictíneo* por entre los escollos que hay a la salida de los negocios particulares para entrar en el estrecho gubernamental, esta tempestad nos hubiera alcanzado en puerto recogido y seguro y bien asegurados con nuestras anclas; mientras que ahora nos hará desandar gran parte del camino.

(Continuará)



BITACORAS

FANALS MARÍTIMS

TELEGRAFS

MÀQUINA

APARACIONS

A BORD

E. i F. PASCUAL

MONTURIOL

RONDA SANT PAU, 39

BACELONA

(1) Mercès a l'amabilitat de D. Xavier Fages de Climent, parent de D. Marian Fages, havem pogut transcriure aquesta lletra.

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 Telegràfica y Telefónica a Barcelona, RAMOS. A Melilla, ONRAMOS

Passeig de Colom, 19 — BARCELONA — Telèfon 205 A

LA UNIVERSAL

Fàbrica de galetes i pa de JOSEP PERMANYER

Exportació de galetes 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.

EFFECTES NAVALS

JUST MARLÈS

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

CABLES D'ACER FOS AL GRESOL

per a remolcadors, calabrots, cunants, etc. — Caps de Manila, sisal, etc.,
per a vapors i velers. — Xapa d'acer i de ferro per a vaixells.

FUSTÉ I COMPANYIA

Tàpies, 10 BARCELONA Telèfon 2886 A

Fàbrica d'articles militars :: Especialitat en Condecoracions
Proveïdor de la Reial Casa :: Fundada l'any 1834

FILL DE B. CASTELLS

Fàbrica a Gràcia: Despatx: Escudellers, 17 - BARCELONA

Secció especial per a la confecció de distintius esmatats per a Clubs
nàutics, Automòbils, Foot-ball, Excursionistes i demés Societats esportives,
Centres religiosos i Orfeons

MAQUINETA CABRISTAN "BOLINDER'S"

Capaç per a aixecar 1,500 quilos a una
velocitat de 18 a 20 metres per minut.

Completament nova. Entrega immediata.

Per a més detalls, a aquesta Administració.

RUPERT ANGLADA

Carrer Ample, 13-Tel. A 2238-Barcelona

PRIMERA A ESPANYA EN CONSTRUCCIONS DE CABLES METALLICS

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 BARCELONA Telèfon 1180 A.

AGUSTÍ BAS ROLDÓS

SEGURS I REASEGURS

ATAULF, 5 PRAL. Telèfon 3775-A BARCELONA

P. GALLASTEGUI, s. en c.

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

Carrer de la Mercè, núm. 17 - BARCELONA

MAJÓ I PIÉ

CASA PROVEIDORA DE VAIXELLS

LICORS, VINS I VINAGRES de totes classes

ESCUDELLERS, 46

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

Oyarvide, Cardona i Montserrat

Consignacions : Noliejaments : Duanes
Importació i Exportació

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

ELECTROMOTORS TRIFÀSICS: DISPONIBLES, DE 0'75 A 300 HP.

ELECTROMOTORS, ETC., CONTINUA 220 V.: DISPONIBLES, DE
0'5 8,00 A 100 HP. — PREPARACIONS : BOBINATGES.

LLUÍS CARRERAS

VALÈNCIA, 304 Barcelona Telèfon 1205 G

ENRIC FREIXAS

Consignatari de vaixells

Direcció telegràfica: BARCELONA Cristina, n.º 5
« Freixas Cristina » Telèfon A 1585

Línia regular de vapors ràpids "ROB. M. Sloman Jr. Mittellmer-Linie" HAMBURG

RICARD TORRABADELLA

Despatx : Noliejament, compra i venda de vaixells : Segurs : Noliejament
de fruites, cereals, provisions, fustes, carbons, ferros, minerals, rajoles, etc.

CONSIGNACIÓ DE VAPORS : AGÈNCIA DE DUANES

Cables i telegrams : Carrer Traspalacio, 4
« Torrabadella » Barcelona Telèfon 822 A

"EMPRESA IDEAL" DE PUBLICITAT

GRANS DESCOMPTES

Abans d'anunciar, demaneu
preus a n'aquesta Empresa
i estalviareu temps i diners

S'admeten ANUNCIS
i ESQUELES MOR-
TUORIES per a tots
els periòdics nacio-
nals i estrangers

Rambla de les Flors, 30, 1.^a

Telèfon 4863 A

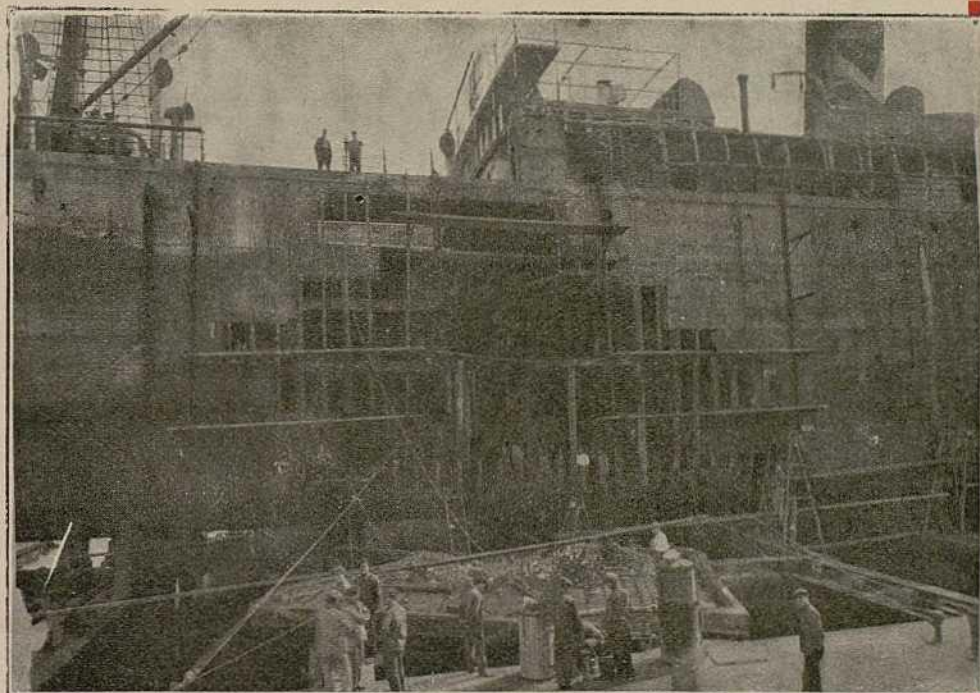
BARCELONA

ALEGRET I ORTA

TALLERS DE
CALDERERIA



ESPECIALITAT
EN APARIACIÓ
DE VAIXELLS



Apariació del vapor *Provence*, fondejat al port de Barcelona

Direc. Telegràfica i Telefònica "ALERTA", Pere IV, 254 : Telèfon 474 S. M.

AGENCIA GENERAL DE DUANES

Transports terrestres i marítims : Servei combinat de domicili
a domicili : Comissions : Representacions : Consignacions
Trànsits :: Paquets postals i Segurs

ESPECIALITAT EN ELS SERVEIS D'EXPORTACIÓ

JOSEP GUILLERMO FELIU

Rambla Santa Mònica, 4 : Telèfon 3694 A : Barcelona

Agència
de Duanes
Transports
Trànsits

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

GASÒLIBA ALBARGONZÀLEZ, S. A.



Consignació
de vaixells
Importació
Exportació

Escudellers, 77 i 79 : Telèfon A 4880 : BARCELONA
Sucursal a BUENOS AIRES : Galeria Güemes, 461-465

Factories de Malgrat

BARCELONA :: Passeig de Gràcia, 80

Grans Drassanes a Malgrat,
per a la construcció de vaixells
de formigó armat de gros to-
nellatge i proveïts de motors.

Estan en construcció les sèries de 1200, 3000 i 5000 tones de càrrega
útil, inspeccionats i classificats pel «Lloyd's Register» i «Bureau Véritas»

TRANSPORTS INTERNACIONALS : AGENCIA DE DUANES
SERVEI ESPECIAL DE TRANSBORDS PER A FRANÇA, SUÏSSA I ITALIA

JOSEP VILA & C^A. S. EN C.

CASA PRINCIPAL: BARCELONA - CARRER AMPLE, 2

Direcció telegràfica: VILARIUS : TELÈFON 587 A.

CONSIGNATARIS DE VAIXELLS : NOLIEJAMENTS : TRANSITS

VALLET i BOFILL S. en C.

Abans VALLET, FIOL I C.^A, S. en C.

PASSEIG DE GRACIA, 20

APARTAT DE CORREUS NÚM. 467

BARCELONA



AGENCIA EXCLUSIVA amb existència en magatzem

Duncan Electric Mfg. C.^o, Lafayette (U. S. A.) — **Contadors.**

Wagner Electric Mfg. C.^o, St. Louis (U. S. A.) — **Electromotors i Generatrius.**

The Imperial Electric Mfg. C.^o, Akron (U. S. A.) — **Electromotors i Generatrius continus.**

Westinghouse Lamp. C.^o, Milwaukee (U. S. A.) — **Làmpares.**

The Hart & Hegeman Mfg. C.^o, Hartford, Conn. (U. S. A.) — **Material petit.**

The Insulating Materials, New-York (U. S. A.) — **Materials aïllants.**

Delaware Hard Fibre C.^o, Wilmington (U. S. A.) — **Fibra vulcanitzada en barra i planxa.**

Hamilton-Beach Mfg. C.^o, Racine Wiss (U. S. A.) — **Especialitat per a usos domèstics.**

Etch-O-Lite C.^o, Pittsburgh, (U. S. A.) — **Acid per a esmerilar.**

The Electrical Alloy C.^o, Morristown (U. S. A.) — **Filferro i cinta per a resistències.**

The Standard Electric Tool C.^o, Cincinnati (U. S. A.) — **Perforadores i rectificadores elèctriques.**

American Blower C.^o, Detroit, Mich (U. S. A.) — **Ventilació industrial.**

Viking Electric C.^o, New-York (U. S. A.) — **Petits transformadors i rectificadors.**

Roller-Smith, C.^o, New-York (U. S. A.) — **Interruptors automàtics. — Aparells mida de precisió.**

DRASSANES CARDONA, S. A.



BARCELONA

**OFICINES
PLAÇA MEDINACELI, 5**

**TELEGRAMES I TELEFONEMES
ASCARDONA : BARCELONA**



**CONSTRUCCIONS
APARIACIONS
MAQUINARIA
FUNDICIÓ**

**CONSTRUCCIONS DE VAPORS FINS
A 5,000 TONES, COMPLETAMENT
EQUIPATS : APARIACIONS DE
TOTES CLASSES**