# CATALUNYA MARÍTIMA

ANY II BARCELONA 20 i 30 DE GENER DE 1920 NÚMS. 2-3

Surt els dies 10, 20 i 30 de cada mes

Subscripció: Barcelona. . . . . 15'00 pessetes l'any
» Fora. . . . . 18'00 » »

Subscripció: Estranger. . . . . 20'00 pessetes l'any
Número solt . . . . . 0'50 » »

Redacció i Administració: Carrer d'Escudellers, núm. 10 bis—Telèfon A. 184

# LES TRIPULACIONS DELS VAIXELLS

Al parlar l'altre dia dels lligams que existien entre la Marina militar i mercant francesa i el donar l'opinió de que calia que fossin separats aquests lligams, donant plena llibertat d'acció a l'una i l'altra, no parlàvem solament que d'un dels aspectes de la qüestió del personal marítim. Tant com la Inscripció Marítima, a França, preocupa als altres països la composició de les tripulacions.

La Inscripció Marítima francesa és una institució molt antiga : data de Carlemany i és coneguda pel pacte de 1793. Naturalment que des d'aleshores s'ha anat adaptant als nostres temps, puix primitivament sols tenia per objecte reclutar homes per a la Marina de guerra. No obstant, fins avui, no ha deixat d'ésser un sistema militar que obliga a servir en la Marina, mitjançant condicions particulars, a tots els ciutadans que exerceixen la navegació marítima amb caràcter professional. Fou creada la Caixa d'Invàlits per a pensions als marins i pel privilegi que això representava aleshores donà lloc a que molts es fessin marins sense ésser-ho en realitat. Les circumstàncies d'excepció desapareixeren molt amb motiu d'haver estat implantades condicions similars per a tots els obrers. No obstant, els inscrits marítims gaudeixen avui d'altres privilegis més recents com són el no pagar patent per l'exercici de llur professió ; poden explotar les riqueses del mar, sense dret d'arrendament i estan dispensats de tots els pagaments per l'ocupació temporal de trossos de platja.

Ja vàrem fer constar l'altre dia com havia canviat la comesa dels tripulants de la Marina de guerra, donat el maquinisme actual ; en canvi, la Inscripció Marítima, no s'ha adaptat degudament a aquest canvi i, per això, actualment es busquen les modificacions que s'hi hagin d'introduir. ¿Restarà encara sotmès el personal de la Marina mercant al control de la Marina de guerra ?

És probable que s'adopti el sistema que la recluta dels soldats de Marina la faci el ministeri de la Guerra, seguint els mateixos tràmits que per la recluta de l'exèrcit de terra, escollint els soldats de Marina segons les aptituds dels reclutes.

La prova de que els inscrits marítims no s'adapten a les necessitats de la marina de guerra la tenim amb el fet de que mentre no es troben prous mecànics, sobren mariners de pont. Quan la mobilització general de 1914, la Marina va rebre un nombre considerable de mariners de pont, als quals no fou possible emplear i prop de 40,000 foren afectats a l'exèrcit de terra.

Una altra incompatibilitat és la que mentre la Inscripció marítima assenyala un servei actiu, teòricament de cinc anys i pràcticament de trenta cinc a quaranta mesos, segons les circumstàncies, en canvi el soldat de l'exèrcit de terra que va a marina fineix el servei quan són llicenciats els de la seva recluta.

Si preval la solució de separar la Inscripció Marítima de la marina de guerra, caldrà separar també la intervenció que la marina militar té amb el personal de la marina mercant.

Una de les causes principals que fa avui inadequada l'actual organització de la Inscripció Marítima és la qüestió social. Els obrers no se subjecten avui a una disciplina militar. Si la llei fos aplicada, als marins francesos no es podrien reunir. En realitat, el decret de 1852 que encara regeix, no s'adapta als costums d'avui i malgrat el mateix s'han declarat vagues que l'han desvirtuat i les associacions s'han constituït encara que no tinguin estat legal. Es innegable, doncs, que s'imposa una reforma en aquest sentit.

M. Paul Cloarec, en el seu llibre *La Renaissance de la Marine Marchande*, diu : «La qüestió del sindicalisme, encara que sigui al marge de la Inscripció Marítima, la domina ; si això s'hi uneix la inaplicació de les regles de la mobilització, no hi ha dubte que portarà la desaparició de la institució o al menys la seva reforma profunda. No crec que per aquest fet hi hagi motiu d'emoció ; ni els

defensors ni els contraris val la pena de que es barallin ; la marina de guerra pot prescindir de la Inscripció si se sap organitzar i la marina de comerç no trobarà cap aventatge essencial en que es mantingui o se suprimeixi.

La cosa essencial, i a la qual resisteixen els inscrits, és llur pensió ; però si en lloc de regles empíriques que els hi són aplicades i que daten d'una època en la qual la ciència de l'assegurança no era desenrotllada, es beneficiaven d'una organització basada en la llibreta individual, es donarien compte del guany que hi obtindrien : llurs pensions serien augmentades i, sobretot, no perdrien pas tot el benefici de llur penosa existència de treball si una malaltia o bé les circumstàncies els impedissin de reunir la totalitat dels famosos tres cents mesos de navegació que necessiten per cobrar la pensió. Un mariner que al cap de 299 mesos de navegar no serveix, no té cap dret a la pensió si no pot provar que la seva privació li pervé d'un accident de la professió, i en aquest cas no percebeix més que un socors, com així mateix la seva vídua i fills. La marina i el país hi guanyarien si els mariners de quaranta anys, fadigats pel mar — i n'hi ha molts — poguessin abandonar la navegació i continuar a terra un treball més suau sense perdre el benefici de tots llurs serveis anteriors. A més hi guanyarien també els mariners, puix no es veurien obligats d'embarcar-se a qualsevol preu per reunir els tres cents mesos.»

La Inscripció Marítima permet als armadors que un quart de la tripulació sigui estrangera. Fins ara potser cap Companyia havia arribat a cobrir tota la part d'estrangers que li permet la llei, però terminada la guerra, les circumstàncies han canviat. Primerament han mort molts marins i en canvi augmentarà de seguida la flota mercant. ¿Es trobaran les tres quartes parts de personal entre els inscrits marítims per a tripular els vaixells? Veu's aquí la causa fonamental de les preocupacions.

Hi ha armadors que voldrien llibertat d'acció per a reclutar les tripulacions, és a dir, que siguin francesos o estrangers. Algú els acusa de que amb això pretenen rebaixar els sous dels marins portant colonials o xinesos. Certament si aquesta és la raó que els anima, creiem que sofreixen una equivocació. Altres proposen que siguin concedits els beneficis de nacionals als súbdits de les colònies amb la qual cosa s'obtindria major personal, però ; per fer-ho, cal modificar les lleis del país.

No es pot preveure la solució que donarà a l'assumpte la comissió que l'estudia, però és difícil que el personal de coberta i màquina es resigni a acceptar que cap estranger comani un vaixell. En tot cas la solució podria consistir en donar més amplitud a l'embarc d'estrangers entre el personal de pont, puix és de creure que el de coberta i màquina no anirà a navegar a l'estranger sempre que se'l protegeixi de què els marins d'altres països no li pendran la plaça i que tinguin els sous equiparats als de tot arreu.

La tendència proteccionista del personal marítim, quanya terreny i es dóna aquest cas precisament al país que fins ara havia gaudit de major llibertat : la Gran Bretanya. Sempre l'armador anglès ha tingut completa llibertat per la formació de les tripulacions, sense haver de mirar la nacionalitat dels tripulants, però els marins anglesos han reclamat una protecció contra el treball dels estrangers i la Cambra dels Comuns ha destinat vàries hores estudiant una llei la qual conté una clàusula privant que cap estranger pugui ésser contractat com capità, primer oficial o primer maquinista en un vaixell que vagi amb pavelló anglés, excepte en el cas de que la navegació es redueixi a dos ports fora del Regne Unit. Tampoc s'aplicarà la llei als estrangers que durant la guerra hagin ocupat algun d'aquests càrrecs i hagin prestat bons serveis al país ; en canvi, no es permetrà que cap estranger embarcat en un vaixell anglès guanyi un salari inferior a la taxa fixada.

Aquestes mides de protecció treuen la llibertat completa de fins avui, i la llei ha estat feta contra el parer del Govern, el qual va sortir derrotat a la Cambra dels Comuns. Les corporacions marítimes angleses protestaren amb gran vehemència de la guerra submarina, i al demanar ara el personal de mar que no fos permés l'embarc d'estrangers, ha obtingut satisfacció. Els marins anglesos no es volen trobar en l'ocasió d'ésser comanats per un capità alemany o enemic.

No és estrany que el Govern no hagués presentat aquestes solucions, tota vegada que no cal deixar de veure que la llibertat de contractació fou una de les causes de la prosperitat de la marina mercant. A més, si això era establert, senyal que n'hi havia necessitat. Si la marina mercant anglesa representa prop de la meitat de la mundial, ¿serà suficient la proporció que li ofereixi la població de les Illes Britàniques, els dominis i les colònies, per a poder prescindir del personal estranger?

Heu's aquí, doncs, que el proteccionisme dels marins anglesos canvia radicalment la manera d'ésser de la marina mercant i això en un moment en que Anglaterra ha de donar un major desenrotllament a la marina de comerç i per tant tindrà necessitat de més personal que mai.

Observant la qüestió de la composició de les

tripulacions, hom veu com no és pas solament en la marina britànica que la llibertat de contractació ha produït la seva prosperitat, sinó en tots aquells països en els quals fou adoptat el mateix sistema. Citem Alemanya, Dinamarca, Suècia, Holanda, Bèlgica, Noruega i el Japò.

Als Estats Units hi ha llibertat per tota la tripulació, menys els oficials i maquinistes. Però ara el «Shipping Board» ha dictat una disposició segons la qual els oficials dels vaixells de 4,000 tones de pes mort per amunt hauran d'ésser americans i que en els vaixells de menys de 4,000 tones podran ésser-hi empleats estrangers com oficials mitjançant llicències provisionals. Sempre, però els americans hauran d'ésser admesos amb preferència. Es calcula que durant la guerra, uns 2,000 estrangers han ocupat places d'oficials i el «Board» fa públic que seran conservats d'aquests els que hagin donat bons resultats.

A Grècia i Rússia, com a França, no es permet més que un quart de la tripulació sigui estrangera i a Itàlia un terç i a Espanya un quint. Però en realitat, aquí per ara no tenim el problema de l'escassesa de tripulació, perquè tampoc augmenta la flota en les proporcions d'altres països ni ha sofert gaires pèrdues d'homes per causa de la guerra, excepció feta de les molt sensibles provocades per la guerra submarina.

R.

# VAPORS BRU

S'ha constituït una nova Companyia sota el nom de «Vapors Bru», de la qual forma part la casa consignatària Bru germans i altres elements.

Diumenge, dia 24, hi hagué convit a bord del vaixell *Jovellanos*, primer de la Companyia i que ha arribat de Bilbao amb un carregament de 11,000 pots de llet condensada. Assistiren a la petita festa tots els socis de la Companyia, llurs famílies, personal i amistats, els quals foren obsequiats amb un lunch.

El vapor *Jovellanos* pertanyia a la casa Duro Felguera i fou adquirit a Gijón. Té una capacitat d'unes 600 tones i fou construït a Anglaterra. Els nous propietaris l'han fet objecte d'una important aparició als tallers de Suàrez i C.ª, de Bilbao. La caldera, principalment, ha estat gairebé totalment canviada. La màquina també ha sofert un ample reconeixement. Al casc hi foren collocades una trentena de planxes noves. En conjunt, doncs, el vapor *Jovellanos* està en condicions de navegar perfectament.

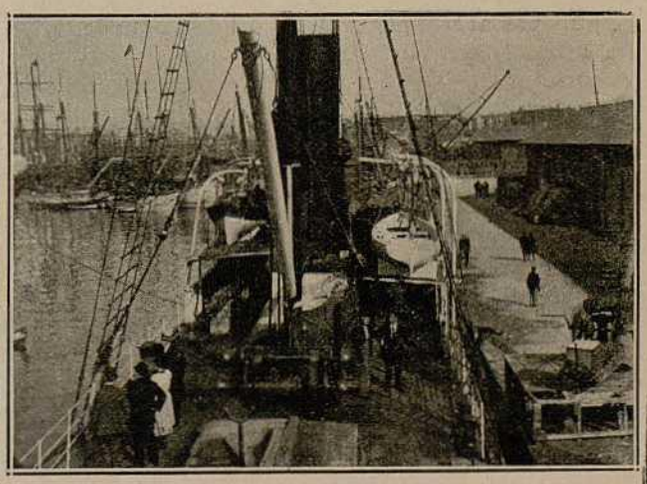
La màquina és de 80 cavalls de força, a alta i baixa pressió, i desenrotlla una velocitat de 10 milles amb càrrega. El vaixell és de tres escotilles, amb maquinetes auxiliars. Les característiques són: Eslora, 52 metres; mànega, 8 metres i puntal, 3'51 metres.

El vapor *Jovellanos* serà dedicat preferentment a la navegació a l'Orient, visitant els ports de Constantinoble, Pireu, Alexandria, Esmirna, Salònica, etc.

La nova Companyia pensa adquirir altres vaixells i fer una línia regular quinzenal a Orient, dedicada a càrrega general. Han estat nomenats naviliers gestors els senyors Manuel i Alfons Joan Bru, de la casa Bru germans. Es capità del vaixell En Gabriel Pagès, d'aquesta inscripció marítima.

El vapor *Jovellanos* serà matriculat a Barcelona i durà el nom de *Pilar Bru*. És de desitjar a aquesta novella Companyia tota mena de prosperitats, però també una bona orientació marítima perquè avui és aquesta una qüestió essencial per a assegurar-se l'èxit de l'empresa.

Els invitats a taula



Detall de la coberta del *Jovellanos*

# Fluctuacions dels preus de la construcció naval

La important revista anglesa *Fairplay*, en el número de cap d'any publica un gràfic acompanyat d'un article interessantíssim, assenyalant les fluctuacions dels preus dels vaixells de nova construcció, durant els ultims vint anys (1898 a 1919).

L'articulista pren per terme de comparació un vapor single deck, en disposició de navegar, de 7,500 tones de p. m. El gràfic pel que toca als anys anteriors a la guerra, mostra les fluctuacions del mercat mundial de tonellatge, però cal recordar que les restriccions imposades a la venda de vaixells anglesos a l'estranger des del 4 d'agost de 1914 i l'obligació a que se'ls sotmeté de portar càrrega a preus molt inferiors dels que podien obtenir els vaixells estrangers, foren motius de que la demanda de vaixells estrangers fos molt superior a la dels anglesos, per quant el preu més elevat que es pagà durant la guerra fou d'unes 25 lliures per tona per un vapor de 7,500 tones, mentre que abans de la signatura de l'armistici el preu d'un vapor venut sense restriccions al Japó, posem per cas, assolí la xifra de 100 lliures per tona. En 1917, naviliers francesos pagaven unes 60 lliures per tona per un vapor de 8,500 tones, construït a Amèrica. El mercat de preus dels vaixells anglesos durant la guerra no servava relació amb el preu a que foren pagats, i els compradors esperançaren que un cop les hostilitats fossin acabades, els vapors retornarien a la lliure disposició dels propietaris per ser utilitzats de la manera que els propietaris creiessin convenient, amb el ben entès que es pagaria l'impost corresponent en concepte de beneficis extraordinaris.

Aquesta esperança no s'ha realitzat; els vaixells són encara forçats d'acceptar tarifes baixes, algunes però més altes que les del llibre blau, i el benefici extraordinari és encara gravat, si bé l'impost s'ha reduït d'un 50 per 100.

Els propietaris cregueren, al començament de l'any, que els preus no augmentarien, però la sobada competència entre els nous directors de les Companyies de Cardiff motivaren una tal demanda de tonellatge, que els preus pujaren forçosament, de tal manera que ara un vapor de 7,500 tones s'adquireix a unes 31 lliures la tona, mentre que a últims de juny passat se'n pagaven 26 i pel desembre de 1918, 22, la qual cosa significa un augment de preu del 24 per cent en sis mesos i del 42 per cent en un any. Si aquest vaixell pogués vendre's a l'estranger, és segur que fàcilment se'n treurien 45 lliures per tona, però difícilment un propietari anglès obtindrà l'autorització de venda del Shipping Controller, i cas de consentir-hi, la venda fóra gravada amb el 15 per cent i el contracte realitzat hauria de ser substituït per un altre amb els constructors, per un altre vaixell d'un vapor que substituís el venut. Les dificultats per obtenir una autorització de venda han estat bastant menors si es tracta de constructors constituïts en empresa, per la senzilla raó que si els constructors vènen a l'estranger directament, sigui el que és vulgui el benefici que en treguin, és considerat com venda, i per tant subjecte a l'impost de beneficis extraordinaris que és el 40 per 100, que ve a resultar 6 s. per lliura per impost sobre la venda, mentre que en el cas d'un propietari el benefici és considerat capital i, en conseqüència, no subjecte a l'impost. El 15 per 100 fou imposat per tal d'assegurar-se el Govern una suma equivalent a l'impost sobre beneficis extraordinaris que hauria d'ésser pagat pel propietari sobre el benefici realitzat si fos considerat com venda i no com capital.

Com a demostració de les bones disposicions dels compradors estrangers a pagar bé el tonellatge construït a Anglaterra, pot assegurar-se que pocs mesos endarrera un vapor de 7,425 tones, que haurà de ésser remès pel maig o juny pròxim, fou venut per 250,000 lliures, o sigui 33 lliures 13 s. 6 d. la tona; un shelter deck de 9,250 tones, que serà remès pel gener o pel febrer, fou venut a compradors italians per 360,000 lliures, o sigui 38 lliures 18 s. la tona; un vapor de 6,000 tones, que serà remès pel maig o per l'abril, fou venut a Noruega per 34 lliures la tona; un altre, de 7,150 tones, que serà remès pel mateix temps, fou venut a Bergen a raó de 37 lliures la tona; per un boat de 7,000 tones, la remesa del qual s'efectuarà per l'octubre, acaba d'ésser venut a Noruega, a 34 lliures la tona; preus més elevats que aquests serien pagats sense resistència per un vaixell a punt de prestar servei.

Encara que, com havem dit més amunt, s'ha pres un vapor de 7,500 tones com base del diagrama, puix per establir un gràfic s'ha de triar un vaixell d'un tipus i d'unes mides determinades, s'ha de reconèixer que la tendència és d'augmentar les mides d'any en any. Però les fluctuacions del percentatge poden ser aplicades a tota mena de bastiments de càrrega. En pendre un vapor com base d'un període tan llarg, hom no deu oblidar el fet que les alteracions de diverses regles i regulacions han afectat naturalment les dimensions i la capacitat de transport dels vaixells. De moment, durant els primers anys del període comprès en el gràfic, el vaixell pres per tipus tenia 360 peus de llargada, 48 d'amplada i 30 amb 10 polsades de puntal; la seva capacitat de càrrega era de 7,000 a 7,250 tones de p. m. i 24 peus de calatge. Els anys següents les dimensions foren alterades: 380 peus de llargada per 40 d'amplada per 29 de puntal i el calatge es reduí a 23'8 polsades. En 1908, el Board of Trade publicava noves regles reduint el freebard, augmentant la capacitat del vaixell de 80 tones. En 1910, les noves regles publicades pel Lloyd's Register n'augmentaren la capacitat en 150 tones. Per això s'ha pres un vaixell de 7,500 tones com mida durant l'esmentat període, però cal fer esment, doncs, que anys endarrera la capacitat dels vaixells era menor que actualment, tot i tenint les mateixes dimensions, i per això el preu per tona de p. m. ha augmentat correlativament. El vaixell pres per tipus és un transport ordinari: un qualsevol, construït segons el sistema longitudinal, tindria les mateixes dimensions, costaria si fa o no fa el mateix preu, però podria transportar de 200 a 300 tones de més.

Segons hom pot veure en el gràfic esmentat, abans de la guerra europea, l'any 1900, degut a la guerra

amb els boers, fou el período de major intensitat per als navilers per quant els vaixells d'aquell temps assoliren, en relació al moment, preus que es consideraren enormes: d'un vaixell del tipus pres per base, se'n pagaven 60,630 lliures. Com de costum, quan els vaixells són comprats en un moment de puja màxima, fou impossible als navilers treure el profit necessari de llurs vapors, i això motivà el natural esverament i una conseqüent baixa de preus que persistí fins el juny de 1905, que el mateix vaixell, nou, valgué només que 36,500 lliures. Aquesta terrible minva de preus portà tal daltabaix a les empreses, tant angleses com estrangeres, que s'havien creat en 1900, adquirint els vaixells a preus màxims, que moltes es declararen insolvents, i les que no anaren a la liquidació es trobaren llur capital reduït a un 50 per 100; una Companyia arribà a reduir el valor de les seves accions ordinàries de 10 lliures a 5 s. i les preferents de 10 lliures a 2.

En 1905 hi hagué tal milloria en el mercat del món, com a conseqüència de la depressió dels cinc anys anteriors, que els navilers esperançaren una altra puja considerable; els preus començaren a elevar-se i amb l'intent d'avançar-se i pendre bones posicions, en previsió dels bons negocis que s'esperaven, es signaren contractes de nova construcció a l'engròs, motivant tal augment en els preus que, de 36,500 lliures que el vaixell valia pel juny de 1905, pujà a 44,500 lliures a primers de l'any següent, i fou tal la quantitat del tonellatge llançat en poc temps, que l'augment de capacitat de transport que això implicava, afavorida altrament per la reducció del freeboard, que el mercat es trobà dificultat per l'excés de tonellatge i els preus tornaren a baixar fins que, a mitjans de l'any 1908, s'arribà al preu mínim: 36,000 lliures, o sigui 4 lliures 16 s. la tona, xifra que en 1919 s'hauria tingut com absolutament impossible i per cosa fantàstica el que un vaixell similar pogués valer 232,000 lliures, o sigui 31 lliures la tona, que és el preu que val actualment. Els preus continuaren baixant fins a mitjans de 1910, i aleshores, degut a certes limitacions imposades a la construcció, els nòlits començaren de pujar i els preus immediatament seguiren aquesta ascensió de manera que, a les darreries del 1912, el preu d'un cargo de 7,500 tones arribà a ésser de 58,000 lliures Aquesta xifra màxima, aviat comença de reduir-se com a conseqüència de la depressió dels preus dels nòlits, i a mitjans del 1913 el preu baixa a 54,000 lliures; pel desembre, a 48,000 lliures i pel juny del 1914; immediatament abans d'esclatar la guerra, era cosa corrent obtenir un vaixell de les característiques esmentades per 42,500 lliures, o sigui a 5 lliures 13 s. la tona, i de no haver sobrevingut la guerra, pot assegurar-se que no s'hauria trigat gaire a posar-se al nivell de 1908.

Amb el començ de la guerra, els negocis es paralitzaren i pel que toca als vapors posats a subhasta, no hi hagueren postures als baixos preus corrents. Cap a últims del 1914, no obstant, els negocis marítims es revifaren i pel desembre el preu del vapor base s'elevà a 60,000 lliures. El juny següent valia 82,500 lliures; pel setembre, 93,750 lliures, i pel desembre 125,000 lliures. En 1916, els preus seguiren pujant; pel març se'n pagaven 160,000 lliures i pel juny 180,000 lliures.

Per l'agost del 1916, el ministeri de Comerç posà restriccions a la venda de vaixells a l'estranger, la qual cosa motivà un descens immediat en el preu, però cap a últims d'any s'assenyala una gran tendència a la puja, i a mitjans de desembre el preu del vapor model era de 187,500 lliures, o sigui 25 lliures la tona. Aquesta xifra marcà un màxim que s'ha mantingut fins el juliol passat, per tal com el Govern, a començament de l'any 1917, requisà el total de la marina mercant anglesa, i això, naturalment, tingué una repercussió immediata en els preus; per l'abril, un vapor lliure s'hauria pogut obtenir per 187,000 lliures, però una quantitat menor hauria estat acceptada per un vaixell requisat. A últims del 1917 foren utilitzats vaixells requisats i aleshores el preu baixà a 165,000 lliures, o sigui a 22 lliures la tona.

En 1917 l'acció submarina constituia una seriosa amenaça per la marina anglesa, tant, que les Companyies transatlàntiques cregueren prudent substituir el tonellatge perdut per vaixells de càrrega, fins a tant que poguessin construir nous transatlàntics; a conseqüència d'aquest criteri, a mitjans del 1918, el preu del vapor tipus fou de 180,000 lliures, o sigui 24 lliures la tona.

En signar-se l'armistici, el Shipping Controller anuncià que els vaixells estandarditzats serien venuts, però els compradors, per la seva banda, es mantingueren en actitud passiva esperant veure l'efecte que farien al mercat aquests centenars de vaixells. El mercat restà immòbil fins que fou conegut el Pressupost; aleshores, els navilers de Cardiff s'hi llançaren i el preu pujà a unes 195,000 lliures, o sigui 26 lliures la tona a últims de juny, arribant per la fi de desembre a 232,500 lliures, o sigui 31 lliura la tona.

Pel que toca a les xifres futures, no cal dir que és impossible parlar amb exactitud. Actualment, el tonellatge actiu és superior al de 1914, però no és tan gran com hauria estat si la progressió normal s'hagués pogut realitzar sense entrebancs. Es evident, no obstant, que el total del tonellatge de vaixells de càrrega està molt per damunt del total corresponent a 1914, com també és cert que els constructors del món han concentrat llur activitat a la producció de cargos, esforç que tard o d'hora es traduirà en un excés sobre la demanda. Es veritat que hi ha dificultats per reunir vaixells i que actualment s'apliquen al transport de càrrega cobrint distàncies molt més llargues que abans de la guerra, com per exemple, carregaments de blat d'Austràlia a Anglaterra, sucre de Cuba, Java, etc. Europa, no obstant, importa molta menys càrrega que abans de la guerra i els primers *charterers* es reserven considerant que les tarifes han assolit la xifra màxima. Una Companyia ben coneguda ha contractat un número de vapors per dotze mesos per un dels quals n'ha pagat 22 s. 6 d. per tona, el qual ha estat cinc mesos per fer una ruta que en altre temps la cobria en la meitat de temps, resultant l'operació amb pèrdua. Si durant la durada dels *charters* les pèrdues persisteixen, és evident que a molts dels *time charterers* els serà impossible sostenir les seves obligacions, i aleshores els vaixells seran depreciats tan bon punt baixin les tarifes i els compradors de vaixells als preus actuals no podran guanyar suficient, pagats els impostos i la part de beneficis extraordinaris, sense resistir la baixa que hi haurà en el mercat de preus. Sembla doncs, que es vagi en camí

de reproduir la història de 1900, quan les Companyies, a conseqüència d'haver comprat a preus màxims, retenen reduïts llurs capitals al 50 per 100.

Els navilers antics són pessimistes pel que toca al sosteniment dels preus actuals; en canvi, els novells són optimistes. Els navilers experimentats s'equivocaren al començament de la guerra i els novells encertaren; resta per saber quins dels dos tenen raó avui. L'articulista es decanta pel parer dels navilers antics i creu que tant els preus com els nòlits experimentaran una baixa considerable d'aquí poc temps.

Com comentari a aquest article direm que actualment un vapor de les característiques del tipus esmentat, anglès, si es ven a comprador anglès se'n paguen 31 Ll. la tona i unes 45 Ll. si es ven a l'estranger. Es curiós notar també que mentre que d'un vapor ja llest se'n paguen 31 Ll. la tona, els constructors demanen xifres molt més elevades pels que se'ls encomanen. Per exemple, s'estan fent negociacions per adquirir un vaixell que ha de reemplaçar un altre de venut i els constructors en demanen 30 Ll. la tona de pes mort i es tracta d'un vapor de 7,000 a 8,000 tones, que s'hauria de remetre pel juny de 1921. No cal dir que si el preu del vapor construït és justificat, el del concertat és excessiu, donades les actuals circumstàncies. Entre avui i el juny de 1921 el benefici donat pel vapor ja construït, essent lliure, permetrà als seus propietaris fixar una bona quantitat per depreciació i altrament l'estat del mercat de nòlits en divuit mesos no pot ser establert amb la mateixa exactitud.

## ELS NAVILERS DEL MEDITERRANI I LA REQUISA DE VAIXELLS

Aquests dies el ministre de Proveïments senyor Teran s'ha despenjat amb notes i declaracions contra els navilers del Mediterrani acusant-los de no haver complert els compromisos amb el Comitè de Tràfec Marítim sobre la requisa de vaixells per a transportar blat de l'Argentina. A causa de l'incompliment d'aquests compromisos, segons el ministre, han estat requisats diversos vaixells com a càstig als navilers del Mediterrani.

Com si no fossin prou les dificultats que han hagut de vèncer amb la vaga i el locaut i els sacrificis que tant fermament han suportat, els navilers del Mediterrani han de passar ara davant l'opinió de tota Espanya com elements destorbadors del proveïment del país. Nosaltres, que sabem com s'han preocupat durant aquest temps d'anormalitat, dels problemes de la importació del blat, no podem passar sense protestar de les acusacions llançades. Altrament, en la nota que segueix, l'Associació de Navilers ho justifica millor que ho fariem nosaltres.

Heu's aquí la nota tramesa telegràficament al president del Consell de Ministres:

«Con todo respeto, pero con toda energía, debe protestar esta Asociación de la referencia oficiosa facilitada por el señor ministro de Abastecimientos para justificar medidas tomadas contra la flota de estos Navieros, al objeto de asegurar las importaciones de trigo argentino, como si desconociera u olvidara que la huelga de marinos inmovilizó los buques del Mediterráneo en agosto último, sin que hasta la fecha se pueda dar por terminada y sin que respondieran a los requerimientos incesantes de estos Navieros el Poder público, con su intervención arbitral y los demás Navieros con ningún acto de solidaridad ni aun en aquellos menesteres que significan asumir circunstancialmente el deber de servir el interés del país en la medida de las ventajas que les ha reportado ser los únicos que sin inconveniente han podido navegar en el pasado semestre. Sin personal no es posible ir a la Argentina y en ningún caso puede hallarse justificada la detención de buques que no terminaron sus viajes y la de otros de tonelaje inadecuado y de condiciones que técnicamente hacen imposible la travesía con desconocimiento que es de lamentar de quienes tienen la responsabilidad de resoluciones tan graves. — Atentamente le saludan.»

## AVÍS IMPORTANT

**Degut a la manca de paper ocasionada pel locaut, no ens fou possible publicar el número corresponent al 20 del corrent.**

**També a causa de les circumstàncies anormals travessades ens hem vist obligats a aplaçar la publicació del «Número Extraordinari» que preparàvem pel número present.**

**No obstant, segueixen els preparatius del mateix i hem determinat publicar-lo el dia 29 de febrer. Aquest «Número Extraordinari» serà dedicat a «Les activitats marítimes de Catalunya» i contindrà nombrosos gravats i articles dels principals collaboradors.**

**Diverses vegades se'ns han fet indicacions sobre la conveniència de publicar una edició en castellà a l'objecte de que la Revista obtingui una difusió per tota Espanya i per tant sigui millor coneguda la vida marítima de Catalunya.**

**Ens hem fet càrrec de la conveniència d'atendre les indicacions fetes i a l'objecte hem decidit la publicació d'una edició quinzenal en castellà de la Revista, sota el títol de «La Marina Mercante». Els nostres lectors i anunciants gaudiran de possitius aventatges si volen mantenir la subscripció o la propaganda en les dues edicions.**

**«La Marina Mercante» començarà de sortir el primer de març, contenint el text del «Número Extraordinari» de «Catalunya Marítima».**

**Les condicions de subscripció a «La Marina Mercante» seran:**

| | |
|---|---|
| **Barcelona . . . . . .** | **10 ptes. l'any** |
| **Fora . . . . . .** | **12 » »** |
| **Estranger. . . . . .** | **15 » »** |

**Número solt, 0'50.**

**Es prega a tots els que desitgin adquirir exemplars del «Número extraordinari» de «Catalunya Marítima» i del primer número de «La Marina Mercante», ho comuniquin amb anticipació a l'objecte de que les edicions no resultin insuficients i quedin tot seguit agotades.**

# Les construccions navals al món a fi d'any 1919

El «Lloyd's Register» ha publicat les seves estadístiques trimestrals, segons les quals es desprèn que durant el darrer trimestre de 1919, les construccions han minvant als Estats Units, havent augmentat en canvi les d'Anglaterra.

Durant el primer trimestre de 1919, els Estats Units tenien 1,155 vaixells en construcció, representant un tonellatge brut de 4.185,523 tones, o sigui un 54 per cent de la construcció mundial. A la fi de juny tenia 994 vaixells en construcció amb 3.874,143 tones brutes; a la fi de setembre tenia 767 vaixells en construcció, amb 3.470,748 tones i a la fi de desembre tenia 647 vaixells en construcció amb 2.966,515 tones. Del 54 per 100 de la construcció mundial assolida en el primer trimestre, ha baixat al quart trimestre al 37 per 100. Sembla que la causa principal de la minva obeeix a l'elevació dels preus, els quals no poden competir amb els altres països. Ara mateix França ha suspès per aquest motiu les nombroses contractes que tenia fetes.

Una de les principals característiques que donen aquestes noves estadístiques és la minva de les construccions de fusta, principalment als Estats Units, que per altra part és el país en el qual havien pres més volada.

A Anglaterra, com ja hem fet remarcar fa poc, millora la situació de les construccions navals, com ho mostra el fet de que al desembre de 1919, es construïa el 38 per 100 del tonellatge mundial, o sigui un 1 per 100 de més que als Estats Units. En el mes de desembre de 1918, las construccions al Regne Unit representaren el 30 per 100.

També ha augmentat el tant per cent de les construccions als restants països, les quals són ara el 28 per 100, contra el 20, de gener a setembre i del 21, al desembre de 1918.

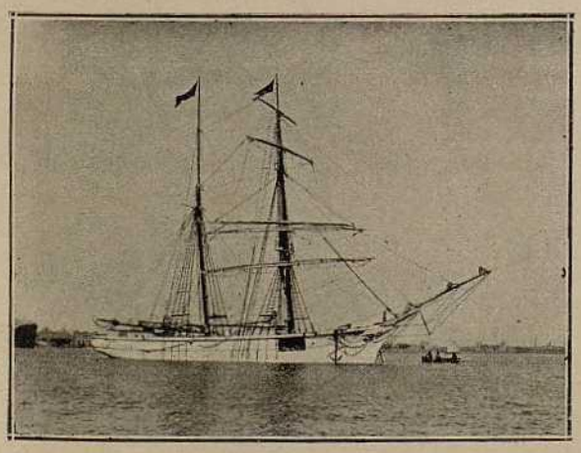
França ha augmentat considerablement d'ençà del setembre de 1919, puix de 174,736 tones brutes ha passat a fi d'any a 215,455 tones brutes.

Espanya ha disminuït d'alguns milers de tones.

Heu's aquí les estadístiques generals del «Lloyd's Register»:

| PAÍS | VAIXELLS AMB VAPOR I AMB MOTORS | | | | VELERS | | | | TOTAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ACER | | FUSTA | | ACER | | FUSTA | | | |
| | Nombre | Tonellatge brut | Nombre | Tonellatge brut | Nombre | Tonellatge brut | Nombre | Tonellatge brut | Nombre | Tonellatge brut |
| (a) Alemanya | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Bèlgica | 8 | 26.293 | » | » | » | » | » | » | 8 | 26.293 |
| Xina | 10 | 35.700 | » | » | » | » | » | » | 10 | 35.700 |
| Colònies Britàniques | | | | | | | | | | |
| Canadà — Grans Llacs | 13 | 33.040 | » | » | » | » | » | » | 113 | 251.480 |
| Canadà — Costes | 38 | 141,650 | 4 | 2.900 | » | » | 24 | 10.785 | | |
| Altres Colònies | 17 | 55.272 | 5 | 4.150 | » | » | 12 | 3.683 | | |
| Dinamarca | 53 | 99.285 | 3 | 1.050 | » | » | » | » | 56 | 100.335 |
| Espanya | 27 | 107.313 | » | » | » | » | 1 | 150 | 28 | 107.463 |
| Estats Units — Costa de l'Atlàntic | 265 | 1.548.630 | 6 | 4.000 | 10 | 3.205 | 14 | 11.840 | 647 | 2.966.515 |
| Estats Units — Ports del Golf | 50 | 252.796 | 29 | 73.870 | 4 | 13.000 | 27 | 63.213 | | |
| Estats Units — Costes del Pacífic | 117 | 697.701 | 32 | 69.100 | » | » | 35 | 81.500 | | |
| Estats Units — Grans Llacs | 58 | 147.660 | » | » | » | » | » | » | | |
| **França** | **58** | **215.455** | **5** | **950** | » | » | **2** | **370** | **65** | **216.775** |
| Grècia | 1 | 900 | 1 | 600 | » | » | » | » | 2 | 1.500 |
| Holanda | 125 | 328.014 | » | » | 1 | 324 | » | » | 126 | 328.338 |
| Itàlia (comprès Trieste) | 56 | 285.127 | 43 | 21.425 | 5 | 1.150 | 21 | 6.845 | 125 | 314.547 |
| Japó | 64 | 309.474 | » | » | » | » | » | » | 64 | 309.474 |
| Noruega | 57 | 91.773 | 4 | 946 | » | » | » | » | 61 | 92.719 |
| Portugal | » | » | 1 | 840 | » | » | 8 | 4.370 | 9 | 5.210 |
| Regne Unit | 727 | 2.982.638 | 7 | 2.502 | 22 | 8.959 | 1 | 150 | 757 | 2.994.249 |
| Suècia | 51 | 105.540 | 11 | 4.355 | » | » | 5 | 870 | 67 | 110.765 |
| Total | 1.795 | (b) 7.464.261 | 151 | 186.688 | 42 | c) 26.638 | 150 | 183.776 | 2.138 | 7.861.363 |

(a) Les xifres d'aquest país no són conegudes. (b) Compresos 17 vaixells de formigó armat de 56,738 tones. (c) Compresos 5 vaixells de formigó armat de 3,450 tones



El veler *Joaquín*, de Barcelona, que naufragà a causa del temporal de primers de mes. (*Fot. Jorro*)

UN INVENT

Nou tipus d'embarcació desmuntable, de passeig, construïda a la Barceloneta. (*Fot. Jorro*)

# A L'ENTORN DE L'ESCOLA DE NÀUTICA

Llotja, el gran casal del comerç marítim, ja no dóna estatge a l'Escola de Nàutica. L'estol de marins que han estat deixebles d'aquesta modesta institució docent, que donà un crescut i capacitat contingut de pilots a la Marina catalana, i que s'enlairaren després a comerciants portats de l'esperit que animava la vida del gran casal en el qual s'instruiren i en seguiren encara afiliats, adoptant una de les variants que ofereix el comerç marítim com són els carregadors, consignataris, pèrits, etc., sentiran el cor oprimit al veure que el propi temple de llurs estudis, al qual la gran i severa Llotja donava més relleu i respectabilitat, ha estat portat a una casa de veïnat com qualsevol escola primària de migrat aspecte en la qual el pompós nom de *nacional* dóna una trista idea de com s'atèn aquí la instrucció.

Ja tenim, doncs, als aspirants a marins separats del mar i del casal del comerç, o sigui de l'ambient que resumeix la finalitat de la instrucció nàutica-comercial que se'ls hi dóna i que sols per indolència de l'esperit marítim no es veu complementada amb l'experimental observació que s'obtindria vora la mar i per a la qual segurament no mancarien entitats nàutiques que hi aportessin llur concurs facilitant els recursos que tinguessin a mà.

Temps enrera, quan a la Marina se li concedia l'atenció que requereix el transport internacional, que per la nostra configuració peninsular hi ve majorment vinculada, ja va pendre peu la idea de traslladar l'Escola de Nàutica al port, pensant en instal·lar-la al magne edifici que es projectà aixecar a la Porta de la Pau per a acollir-hi l'esport i la ciència nàutica, dues branques que s'haurien enrobustit amb sa mútua ajuda com es complementen la teoria i la pràctica en un mateix ordre científic; mes les circumstàncies no sigueren favorables al desenrotllament d'una idea tan plausible; l'emplaçament dels Clubs fou variat i el trasllat de l'Escola quedà en espera de nous aconteixements que ho reclamessin i el fessin viable.

I heu's aquí que els aconteixements ja han sobrevingut: l'Escola ha tingut que abandonar la Llotja; per tant, ara sols resta estudiar la manera de dur a la pràctica aquella idea cabdal de portar als futurs marins vora la mar, i si el projecte Mondejar no pot ésser ja una realitat per no reunir el nou emplaçament que es doni al Club la primordial condició que necessita l'Escola de mantenir-se en lloc de fàcil concurrència, cal buscar en noves orientacions la realització d'un pla que, format a base d'una conveniència, ha esdevingut ja una necessitat.

Per sort, no és tan migrat el nostre port que no ofereixi solucions a la qüestió plantejada, i entre elles sembla destacar-se la d'aprofitar la circumstància de haver-se d'aixecar un edifici destinat a Capitania per a planejar-hi la inclusió de l'Escola de Nàutica, en quin cas no solament vindria favorablement resolta la important qüestió d'emplaçament en lloc cèntric ja que es tracta d'unes oficines públiques dependents d'aquesta Comandància de Marina, sinó que demés es facilitaria l'organització de serveis que avui són poc menys que ineficaços per llur disgregació i que aleshores podrien acoblar-se en un gabinet especial en el qual la reunió dels avisos oficials meteorològics que es reben a la Comandància i els que particularment tinguessin establerts les societats astronòmiques d'«España y América» i de «Barcelona» podrien donar lloc a establir la senyal de *previsió per a mal temps*, i anàlogament arribar-se a la implantació de la *senyal horària* per a la comparació dels cronòmetres des d'a bord estant, millores d'ordre científic que desdiu no siguin implantades en un port de la importància del de Barcelona i que es deu únicament a l'allunyament que del mateix viuen les entitats que per llur caràcter tècnic poden atendre-ho.

És indiscutible que la reconstrucció del port ha imposat un compàs d'espera; però com les oportunitats són les que fan viables els projectes, cal no deixar-les passar en silenci, sinó fer-les remarcar per a contribuir a la solució de les qüestions pendents, que ara més que mai poden ésser abordades coneixent-se l'activitat i empresa que caracteritza la Direcció facultativa del port.

L'any nou planteja la qüestió: l'Escola de Nàutica al port.

EMILI SOLÀ

## EL CAPITÀ GARRIGA

Una curta malaltia ha minat la vida del capità inspector de la Companyia Transatlàntica en aquest port, D. Alfred Garriga i Palau, qui sucumbí el 20 del present mes. La bonhomia del capità Garriga, féu que fos popular entre la gent de mar, la qual s'ha ressentit de la seva mort.

Fill d'aquesta ciutat i deixeble molt aprofitat de l'Escola de Nàutica, als 13 anys (1873) començà les pràctiques d'agregat, obtenint l'any 76 el títol de pilot i el 79 el de pilot encarregat de Derrota.

Durant nou anys navegà amb velers, fent viatges d'altura, i un any estigué al servei de la important Companyia de navegació «Mac Andrews».

El 27 de setembre de 1884 ingressà a la Companyia Transatlàntica, prestant-hi serveis fins la seva mort. L'any 1899, per primera vegada a la Companyia, comandà vaixell, havent dirigit en distintes èpoques la quasi totalitat de la flota de la mateixa, i obtenint l'any 1911 la preuada efectivitat de capità de la Transatlàntica.

A l'any 1913 se'l nomenà capità inspector de la Companyia en aquest port, com a premi a sa llarga història nàutica, en el desempeny de qual càrrec s'ha sabut conquerir la simpatia i el respecte de totes les autoritats i particulars amb els quals havia d'estar relacionat.

A l'acte de l'enterrament del seu cadàver es patentitzaren aquestes simpaties, que indubtablement han servit de consol a la seva vídua i fills, en la pena que la mort els ha produïda. Ens ajuntem a aquesta expressió d'afecte, tot desitjant a la família conformació cristiana, i fem present a la Companyia Transatlàntica el sentiment que ens ha causat la pèrdua del seu capità Garriga.

E. P. D.!

# La substitució de la màquina a vapor pel motor de combustió

Per molt que es digui, sempre serà poc referent a la importància que va prenent el motor de combustió per a substituir la màquina a vapor dels vaixells. Encara que seguim creient que la solució definitiva del problema estriba en la propulsió elèctrica (sempre a base de motor de combustió per a l'obtenció de la potència elèctrica necessària) no per això deixem d'anar donant compte dels principals fets que tinguin lloc en la construcció de grans vaixells a motor.

Avui parlarem de la Companyia anglesa «Glen Line», una de les que de manera definitiva ha abandonat ja el sistema a vapor per a adoptar el motor de combustió. Aquesta Companyia disposa de grans cargo-boats que fan el servei regular del Continent, Anglaterra i l'Extrem Orient. L'últim vaixell que ha estat llançat i que dintre de poc començarà a navegar, és el *Glenluce*. És el setè vaixell a motor de la anomenada Companyia anglesa, i fou llançat a l'aigua en el mes de setembre últim.

Són companys seus els següents vaixells:

*Glenariffe, Glenade, Glenamoy, Glenapp, Glenavy, Glengyle, Glenluce, Glenhane, Glenspey, Glenstrae,* i el *Glentart*. D'entre ells, els dos primers són germans del *Glenluce*. Són vaixells de més de 10,000 tones de càrrega i d'aquest tipus la «Glen Line Ltd.», de Londres, en té tres més en construcció. Són a dues hèlixs, i la seva casa constructora és la «Harland & Wolf Ltd.», universalment coneguda.

Aquests tipus de vaixell resulten, tant pel que es refereix a llur construcció com a llur explotació, molt econòmics i llur resultat pràctic ha estat completament satisfactori. Fan el servei regular entre Anvers, Londres i el Japó. Les característiques del *Grenluce*, i per tant dels seus germans, són les següents: Llargada, entre perpendiculars, 406 peus anglesos; amplada, 50'2 peus anglesos; tonellatge de registre total, 6,800 tones.

Marxa a plena càrrega: 11 milles hora.

Com es veu, té una marxa molt crescuda, ja que es tracta de vaixells essencialment dedicats al transport de càrrega.

Els seus motors són a sis cilindres, funcionant segons el cicle de quatre temps i donant una potència igual a 1,800 cavalls indicats per unitat, a 120 revolucions per minut.

El diàmetre dels cilindres és de 26 3/8 polsades i el pistó té una cursa de 39 3/8 polsades. Com es veu, la potència per cilindre és de 300 cavalls. Tota la maquinària auxiliar del vaixell, inclús servo-motor, winches i bombes, són mogudes elèctricament. El sistema elèctric per tota la maquinària auxiliar, ha estat adoptat per tots els vaixells de la «Glen Line». Afegim-hi que no trigarem gaire a veure'l adoptat per tots els vaixells a motor, tant velers com no. És el més senzill, més pràctic i, sobretot, més econòmic.

En el cas descrit, s'obté la potència elèctrica necessària, per mitjà de motors Diesel a quatre temps, a elevat nombre de revolucions, situats en la mateixa cambra de motors de propulsió. Aquests són posats en marxa per aire comprimit.

La mateixa casa constructora, la «Harland & Wolf Ltd.», enllestirà durant tot el present any, quatre unitats de 13,000 tones de càrrega, cada una d'elles proveïda de dos motors d'una potència unitària igual a 3,200 cavalls, els quals donaran al vaixell una marxa de 13 1/2 a 14 milles hora.

Aquests motors seran els més potents construïts fins ara i estaran constituïts per 8 cilindres d'un diàmetre de 750 milímetres i una cursa de pistó de 1,100 milímetres. La potència per cilindre serà, en aquest cas, igual a 400 cavalls.

Ja durant la guerra es varen construir motors d'aquest tipus, que s'instal·larà al *Glenapp*, però els que ara es construeixen tenen molt notables i profitoses modificacions sobre els antics.

Per donar una idea de l'economia que resulta del motor empleat pels vaixells de la «Glen Line», direm que els de 13,000 tones de càrrega, actualment en construcció, consumiran un total per cada dia de 24 hores de treball a tota marxa, això és, a plena potència, 20 tones d'oli combustible, cosa que equival a 130 grams de combustible per cavall-hora.

Aquest detall eloqüentíssim, diu ell tot sol que no és pas dubtable l'impuls enormíssim que la construcció de motors marins pendrà en poc temps arreu del món.

Cal que els nostres naviliers no perdin de vista aquesta qüestió, i s'enterin que al nostre país estan en vies de construcció motors marins de petites i grans potències que res tindran que envejar als estrangers més acreditats.

JAUME FONT MAS

El gran pailebot suec *Carmen*, proveït de motor auxiliar, arribat al nostre port.

*(Fot. Castell)*

# LA MARINA MERCANT SUECA

## RESUM DE L'ANY 1919

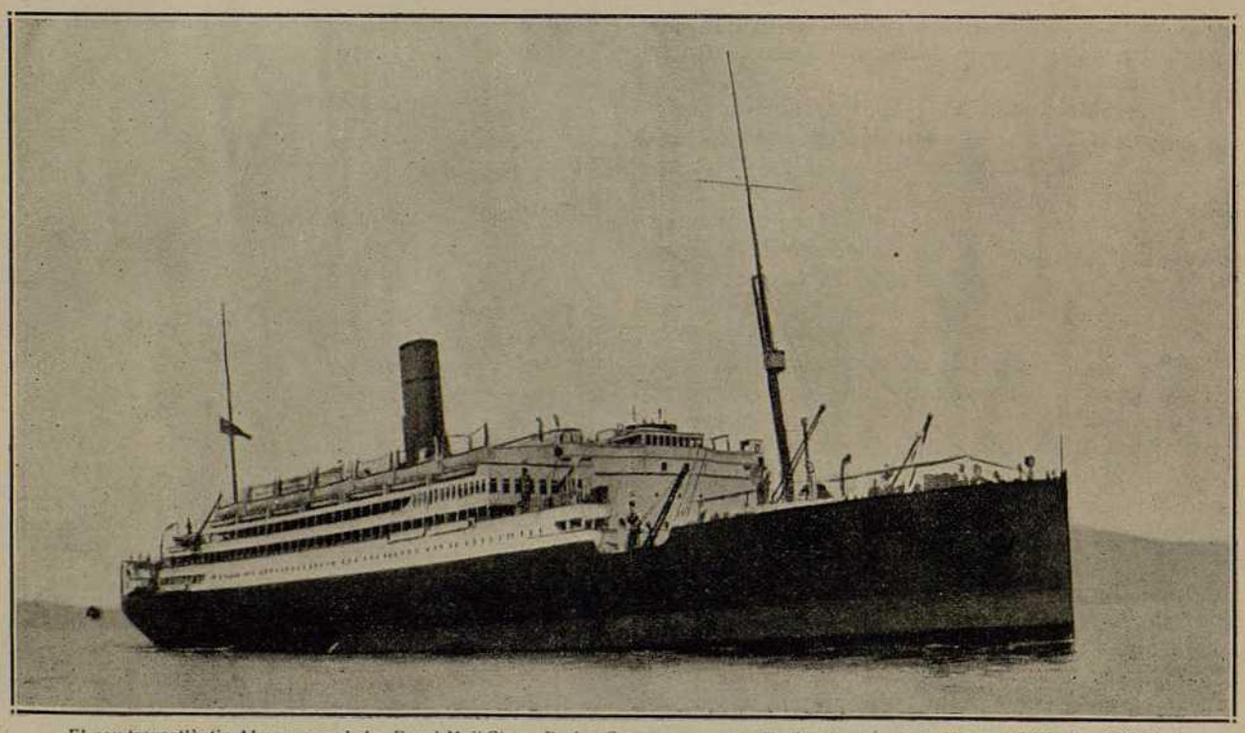
La marina mercant sueca ha clos un any d'extraordinària activitat, no obstant les grosses pèrdues experimentades. Durant els primers deu mesos de l'any passat, altres dotze vapors, amb un total de 12,980 tones de pes brut, han estat enfonsats per haver topat amb mines, deixant reduïda la flota mercant sueca a últims d'octubre passat a 1,230 vapors amb un tonellatge de 877,118 tones de pes brut, 420 vaixells motors amb un total de 96,009 tones de pes brut i 1,064 velers amb 121,691 tones de pes brut en conjunt, mentre que pel juliol del 1915 la flota mercantil sueca era formada de 1,355 vapors amb un total de 1.007,841 tones, 162 vaixells motors amb tonellatge total de 32,661 tones i 1,416 velers que sumaven entre tots 171,621 tones. Durant el període anteriorment citat, la flota sueca ha tingut l'augment de 21 vaixells que representen un total de 29,464 tones de pes brut; en canvi en aquest mateix temps el tonellatge net ha minvat degut al fet que molts dels vells vapors foren modificats o substituïts per tonellatge nou amb major capacitat de càrrega.

Al principi de l'any la major part de tonellatge suec fou dedicat a donar compliment als contractes de transports concertats amb els governs aliats, els quals ocuparen 400,000 tones o sigui dos terços del tonellatge total de Suècia, a canvi de garantir-li la seguretat de determinades quantitats de provisions, cereals principalment, adquirits als ports del Nord i Sud d'Amèrica. Al començament, els navilers, posaven de mala gana llurs vaixells sota les condicions dels esmentats contractes, degut a l'habilitat, adquirida durant la guerra, de comerciar lliurement amb els nòlits més elevats; però amb la puja de preu de les esterlines, iniciada arran de la firma de l'armistici i la minva general dels nòlits, han anat trobant suficientment remuneradors aquests contractes, i és per això que en la majoria dels casos prefereixen mantenir el contracte fins que expiri automàticament, en comptes de retirar el tonellatge, com havien estat temptats de fer abans de les actuals circumstàncies.

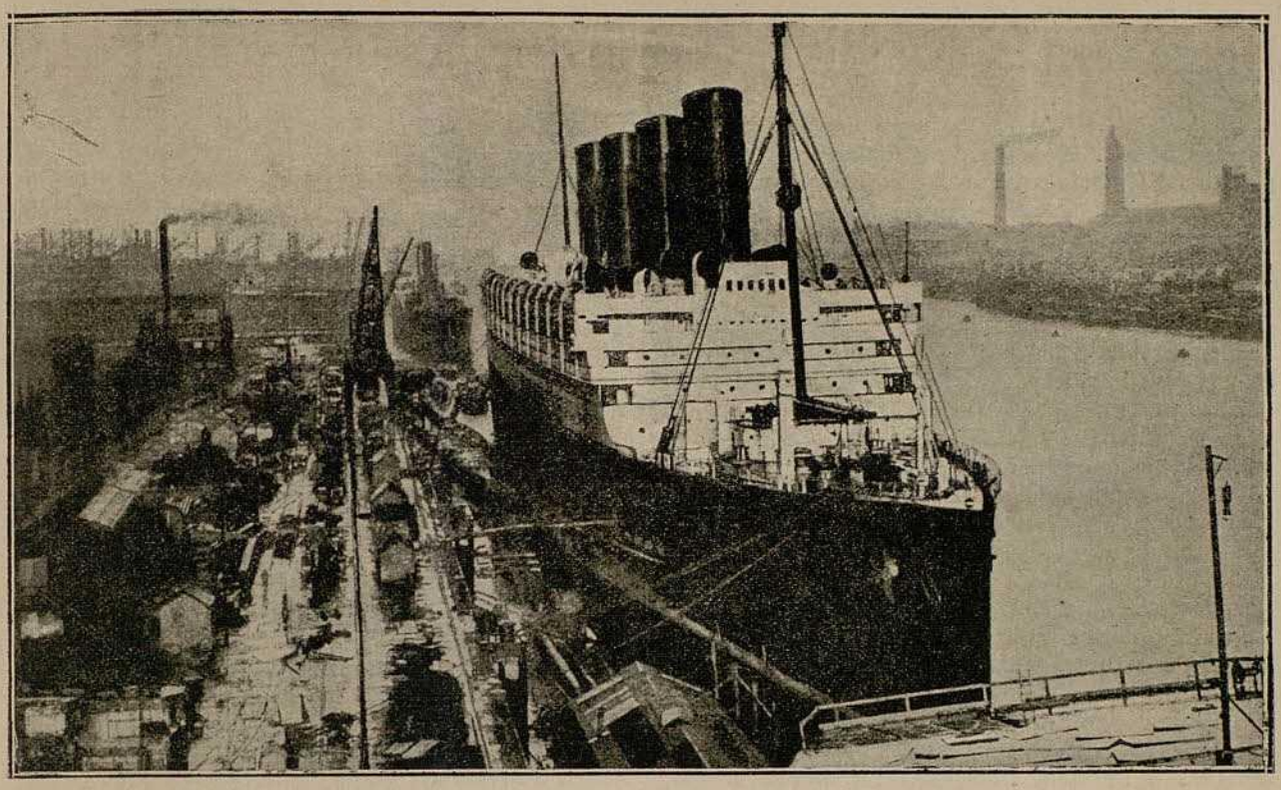
Es nòlits oficials fixats després de les negociacions entre el Govern suec i els navilers pel transport de grans del Nord d'Amèrica a Suècia han estat de 187'50 a 230 corones sueques la tona; pel sofre del Golf, de 210 a 256 corones; pel cafè del Brasil, de 335 a 400 corones; per l'oli de llinasa (pans), de la Plata, de 280 a 330 corones; pel nitre de Xile, de 255 a 290 corones; pel sucre de Java, 380 corones; per la llana d'Austràlia, 90 corones per bala.

No obstant, es fa difícil de creure que els resultats financiers del treball d'aquest any siguin iguals que els de l'any passat o els de 1916-1917, degut a les restriccions oficials que gairebé han prohibit el lliure tràfic. L'any 1916, representa la xifra màxima de beneficis registrada en els anals de la navegació sueca. El benefici brut corresponent a l'esmentat any suma un total de 4,698.000,000 de corones, mentre que a l'any 1913 fou de 1,629.000,000.

Aquestes disposicions governatives que han encarrilat les activitats navileres vers especulacions limitades, han estat combatudes, naturalment, encara que la majoria reconeguin que eren necessàries per a sotstreure el país de la precària situació en que el posava la manca de primeres matèries.



El nou transatlàntic *Almanzora*, de la «Royal Mail Steam Packet Company», construït a les drassanes de «Harland & Wolff», de Belfast



El gran transatlàntic *Aquitania*, al Tyne, en el qual li han estat posades fogaines de combustible d'oli

En els círcols navilers suecs, igual que en els de tots els altres països marítims, és parer unànime que cal alçar el control oficial i tornar a les antigues condicions de llibertat per a que el comerç marítim reprengui la intensitat d'abans i adquireixi l'impuls convenient.

Els asseguradors han estat afectats per les pèrdues esmentades més amunt. Durant l'any passat les tarifes d'assegurança de vaixells foren reduïdes gradualment de mig per cent, per viatges al Nord d'Europa a 0'2 per cent, i aquesta és la tarifa actualment en vigor. Pel tràfic del Bàltic, aquesta ha estat també la tarifa corrent.

Les drassanes sueques han estat aquest any en plena activitat, vencent les serioses dificultats que es plantejaven per adquirir primeres matèries. Durant l'última part de l'any, els preus del tonellatge han pujat considerablement pel que toca al de nova construcció; de manera, que avui es paguen 900 corones, o siguin unes 50 lliures per tona de pes mort pels vaixells que estan construint-se.

L'esdevenidor de la Marina sueca rau segurament en el tràfic transatlàntic regular i, actualment la majoria de les cases carregadores miren d'adaptar-se quasi exclusivament a aquesta mena de negoci. La «Rederiaktiebolaget Transatlantic», de Gothemburg, la primera de les cases sueques que tenen establerts serveis regular d'aquesta mena i una de les principals de Suècia, s'ha desfet de 10 dels seus vaixells de menys de 4,000 tones, que no servirien per un tràfic regular d'aquesta índole i ha contractat amb drassanes sueques i angleses 10 nous vaixells, d'un total de 73,600 tones de pes mort. La flota d'aquesta Companyia a l'any 1912, tindrà un tonellatge total de 264,925 tones de pes mort, mentre que pel juny de l'any passat era de 211,575.

Moltes noves línies regulars han estat obertes durant l'any, comptant-hi un nou servei als ports de Grècia, Turquia i Mar Negre, a càrrec de la «Swedish-Orient Line», trust format per la Societat «Broström», de Gothenburg, la qual es proposa utilitzar per aquesta empresa vuit vapors que sumen un total de 21,000 tones de pes mort. Darrerament la «Swedish-North American Line», s'està preparant una gran expansió de la seva activitat i té el propòsit d'adquirir alguns vapors de passatge del tipus del *Stockolm*, comprat a la «Holland-American Line», durant la guerra. Un nou servei als ports del Nord d'Amèrica, establert abans de la guerra per la «Swedish-Amerika Mexico Line» i per la «Transatlàntica», ha estat pres de poc i aquesta última Companyia n'ha obert un altre als ports de Cuba i Mèxic.

La «Johnson Line» de Stockolm, ha enviat alguns vapors al Brasil i La Plata i ha obert, també, un servei regular amb les costes del Pacífic, utilitzant el pas del Canal de Panamà.

La «Swedish East Asiatic Company», concentra la seva activitat a la Índia, Xina i Japó, i la «Red A. B. Transatlantic», ha muntat noves línies a la Índia holandesa i a Austràlia. La navegació entre els ports del Continent europeu és també molt activa. La Societat «Broström» envia vaixells amb regularitat al Pireu, Salònica i Constantinoble i està estudiant la manera d'extendre el servei a l'Àsia Menor i als ports del Mar Negre.

Si les Companyies transoceàniques sueques es troben en un període de veritable floreixement, també s'hi troben les Companyies sueques que es dediquen al cabotatge i al tràfic del Bàltic.

Aquest és, exposat en breus notes, el resum de les activitats navals de Suècia durant l'any 1919.

# Les escoles comercials marítimes als Estats Units

Al final de la guerra s'accentuà un moviment als Estats Units en favor del desenrotllament comercial marítim. El moviment ha tingut esplèndida realitat i durant l'any passat foren obertes nombroses escoles i cursos dedicats exclusivament a aquest ensenyament, el qual serà el complement donat a les escoles propiament de navegació.

Es al «Shipping Board» al qual pertany l'honor de donar vida a les noves creacions escolars i no ha pas mancat a la paraula, fundant sota el nom de «United States Shipping Board's Sea Trade School», una escola comercial oberta als joves que porten ja un any de servei al mar en la marina mercant.

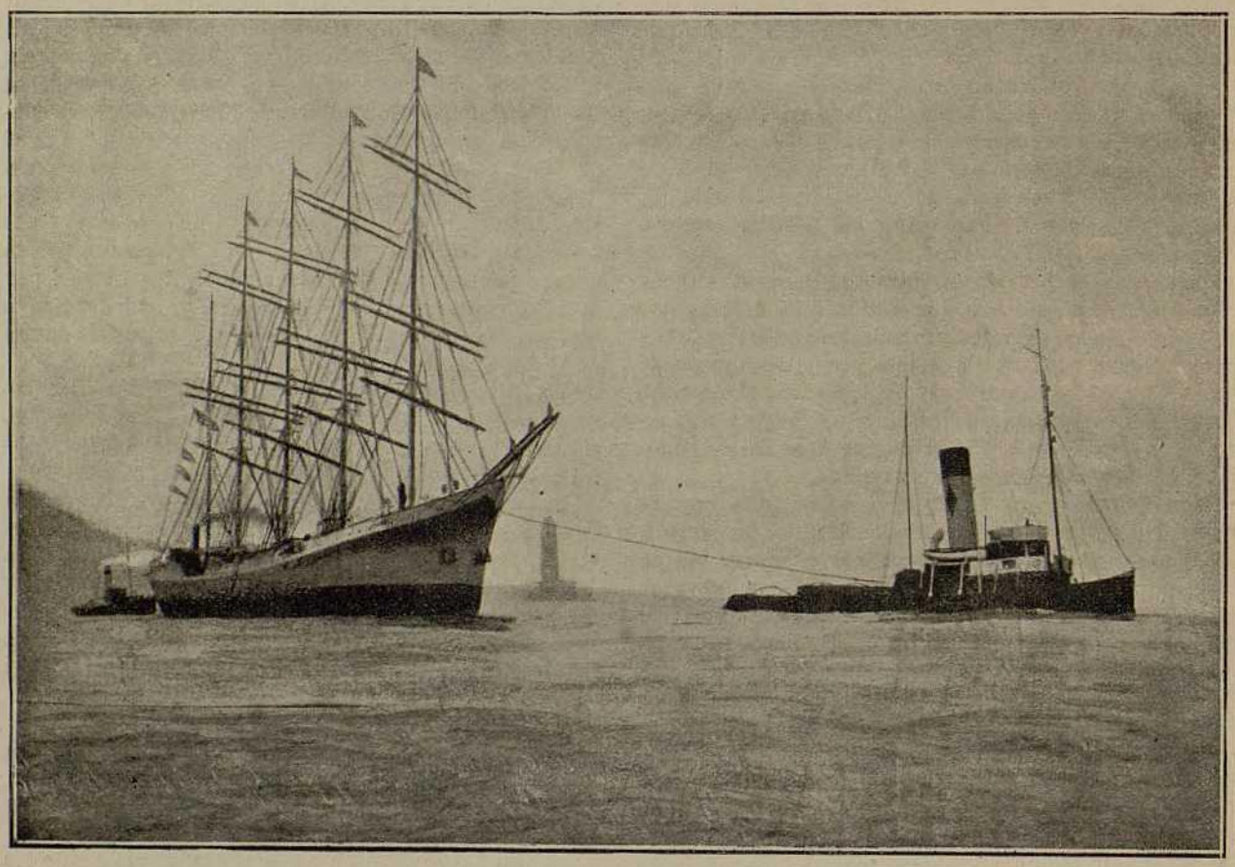
Els quaranta cinc alumnes que formen el nucli d'aquesta escola, han estat escollits amb cura per l'«Oficina de serveis al mar de la Secció de reclutament i d'ensenyament professional del «Shipping Boad», els alumnes del qual compten amb un any de navegació, oferint les millors garanties de moralitat, intelligència i capacitat.

Aquests joves han estat triats en les costes de l'Atlàntic, del golf de Mèxic i del Pacífic, de manera que totes les costes dels Estats Units fossin representades a l'Escola. Han estat recollits a Boston, Nova Orleans, Sant Francisco i Seattle, en quines ciutats el «Shipping Board» té establiments d'ensenyament professional i vaixells escoles per la preparació al servei de la Marina Mercant. A aquests establiments, que foren fundats l'any 1918, és en els quals s'ha trobat una quantitat de joves que hi havien començat llur educació fa més d'un any i que estan en condicions per ésser admesos a l'Escola d'ensenyament comercial marítim, tota vegada que han fet ja varis viatges d'altura. Res més fàcil, doncs, gràcies a la intelligent previsió del «Shipping Board», que realitzar una selecció excellent per la qual no hi ha hagut més que la dificultat d'escollir entre tants.

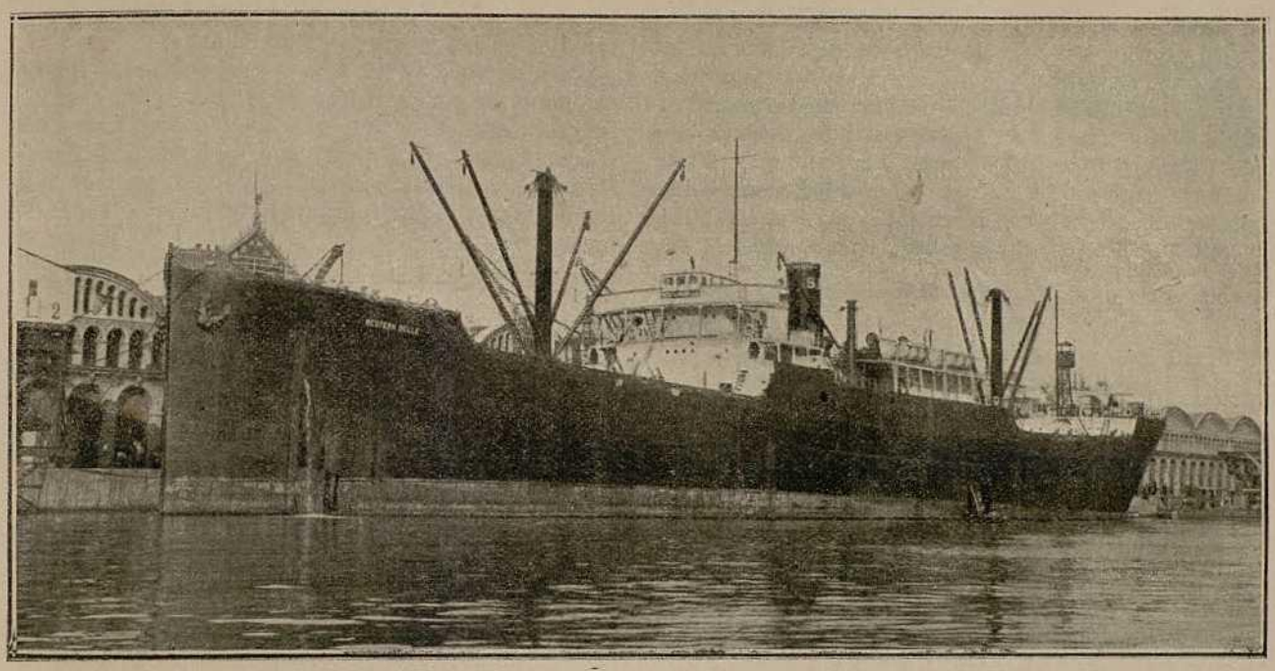
La Universitat de Georgetown ha estat escollida com estatge de la nova escola comercial, a causa dels grans serveis que ha prestat durant la guerra amb els seus cursos i exercicis pràctics de preparació militar, els quals eren destinats especialment als estudiants. S'ha inspirat en el mateix mètode pels cursos de l'escola d'ensenyament marítim, adaptantlos a les necessitats particulars d'aquest ensenyament. La durada dels cursos és de quatre mesos i la major part seran donats al vespre.

Com que els estudiants, o al menys la majoria, s'han de subvenir llur manutenció, el «Shipping Board», els pagarà 80 dòlars al mes durant tot el temps de llur estada a l'escola i els emplearà durant el dia a diversos treballs en les seves oficines. Així mateix s'encarrega de trobar-los casa prop de la Universitat i donar-los mitjans de subsistència a un preu raonable. Un àpat diari, el del vespre, és pres a la Universitat.

El professorat està composat en gran part d'ho-



La fragata *France*, de Burdeus, sortint remolcada del Tyne després d'haver sofert aparíació i muntatge de fogaines de combustible d'oli



El cargo-boat americà *Western Belle*, de 10,000 tones, que ha cridat l'atenció al nostre port

mes que han adquirit molta experiència de comerç i de navegació, tant a l'estranger com al país i que estan en relació directa amb els diferents departaments de l'Estat.

S'ha escollit per a director d'aquest personal, degut a les seves remarcables qualitats d'organitzador i administrador, de les quals ha donat mostres en el càrrec de director del Servei de Reclutament del «Shipping Board», Mr. Henry Howard, de Boston. Ha acceptat el continuar treballant amb el mateix mètode, encarregant-se de reclutar per l'escola alumnes que escollirà amb molta cura entre els joves proveïts d'un diploma dels vaixells escoles sota la seva direcció.

Les situacions a les quals aquests joves tindran dret quan disposin de llurs diplomes, són places de 1,800 a 2,100 dòlars a l'any. Cal advertir que aquests càrrecs són d'iniciativa i responsabilitat.

El programa dels estudis no és considerat ara com format de manera definitiva, puix hi ha el propòsit d'afegir-hi totes les addicions i modificacions que l'experiència n'indicarà la necessitat. Això és indispensable, tenint en compte que es troben en presència d'un assaig, això sí, amb un esperit de mètode que li garanteix quasi totes les possibilitats d'èxit, però que no té pas el caràcter d'una experiència, i per tant subjecta a revisió.

Heu's aquí les principals branques del programa: estudis dels principals articles del comerç mundial, dues hores per setmana; transports marítims, dues hores per setmana; facilitats de ports i vies fèrries que els serveixen, dues hores per setmana; principis de comptabilitat a bord dels vaixells, tres hores per setmana; una llengua estrangera, francès o castellà, tres hores per setmana.

Es dediquen també als alumnes cursos d'assegurances i legislació marítimes, al mateix temps que conferències sobre diversos assumptes. S'hi afegeix un estudi profund de geografia general i comercial, amb ajuda de mapes indicant les grans rutes i els centres del comerç; plànols i fotografies dels ports estrangers amb llur utillatge i llur xarxa de vies fèrries.

Aquest programa respon als cursos que ha obert el Collegi de la ciutat de Nova Iork, en el qual es dóna un ensenyament professional teòric i pràctic, la durada del qual és fixada igualment en uns quatre mesos, durant els quals la major part de les matèries que s'ensenyen s'hi destinen dues hores per setmana.

Heu's aquí les divisions sota les quals s'han arrodonit els cursos:

Primer. Tècnica de l'exportació, és a dir, l'estudi en tots els detalls del mecanisme del comerç d'exportació.

Segon. Problemes relatius a totes les qüestions de venda a l'Amèrica del Sud. Aquest és un curs avançat reservat als joves ja familiaritzats amb els principis del comerç exterior.

Tercer. Geografia dels mercats. Aquest curs té per objecte iniciar els alumnes al coneixement dels mercats mundials i posar-los al corrent de les sortides comercials.

Quart. Les duanes dels Estats Units i dels països estrangers.

Quint. Els establiments de crèdit a l'estranger i totes les qüestions que fan referència als mitjans d'apoi financiers del comerç exterior.

Sisè. Els mercats russos.

Setè. Operacions pràctiques relatives a la navegació de vapor. Aquest curs és dedicat especialment als joves que es destinen al tràfec de la navegació de vapor i és ensenyada per un especialista d'un alt valor professional adquirit per una llarga pràctica dels vapors.

El «College of the City of New-York» dedica un ample espai a les llengües vives, com ho prova el fet de que hi són donats cursos de francès, italià, portuguès, castellà i rus.

La Universitat de Nova Iork no s'ha quedat fora

d'aquest moviment i sota el títol general de «Comerç exterior i navegació transoceànica», ha fundat una sèrie de cursos que abarquen les mateixes qüestions comercials, formant-ne part important l'estudi dels mercats de l'Amèrica llatina, de Rússia i de l'Extrem Orient. És aquest un punt que, d'una manera general, ha retingut vivament l'atenció dels promotors del nou ensenyament comercial i la Universitat de Nova Iork, seguint l'exemple dels altres, hi ha consagrat un curs especial, a fi de poder-lo estudiar en els seus més petits detalls.

El número d'altres escoles que han estat fundades pel mateix objecte i amb el mateix programa, és la prova millor de que responen a les necessitats d'aquest gran país productor que són els Estats Units, el qual està constantment a l'aguait de tots els mitjans pràctics per afavorir la seva expansió comercial.

# L'ENSENYAMENT NÀUTIC A FRANÇA

*(Acabament)*

I són aquests joves, infants encara, tan poc coneixedors com mal aconsellats, sobre l'avenir dels quals plana un dubte tan gros, que s'han d'encadenar per anys de sacrificis, de despeses i d'estudis especials, a una carrera de la qual en seran contraris potser des del començament d'exercir-la i que no gosaran abandonar, car llur accés els haurà costat molt i no sabran on anar a raure. El dilema és indiscutible: aquests seran dissortats o marins dolents.

Se'ns objectarà a ben segur que el mètode de reclutament és igual pels oficials de la marina de guerra. Està bé, però és que voldríem evitar-lo pels marins de comerç! No obstant, hi ha grans diferències entre aquestes dues categories de marins. La vida dels oficials de marina de guerra pot ésser molt menys coneguda dels candidats a aquesta carrera. A l'Estat es navega poc i són escassos els creuers llargs que es fan. Hi han moltes places a terra i la major part dels vaixells de guerra s'estacionen a la rada o als ports. Entre els oficials embarcats són ben pocs els que s'ocupen de la maniobra del vaixell. Altrament, el defecte del reclutament i de l'educació dels oficials de la marina de guerra és precisament, per molts, l'absència del sentit mariner del qual acabem de parlar.

És necessari que els futurs capitans naveguin abans, no solament per formar-se una idea justa de l'ofici, sinó també amb l'objecte d'adquirir els coneixements indispensables per compendre les matèries contingudes en la part *pràctica* del programa d'examen. Això és d'una evidència tan clara que no insistirem pas en demostrar-la. Altrament, els promotors del règim escolar a venir ho proclamen i M. Bouisson en fa estat en el seu report. És aleshores que ens serveix el *vaixell escola* com es prometen uns bons postres per fer passar un plat dolent. El *vaixell escola*, aquest mite sempre perseguit, jamai assolit i que ha servit ja per fer admetre tantes reformes inútils o contraproduents.

Però deixem tot excepticisme i sense que l'infructuós i ridícul assaig intentat fa alguns anys ens serveixi d'argument, suposem com els millors creients que pugui existir un vaixell escola ideal, comanat per un marí, tenint personal, oficials i professors escollits i passejant durant un llarg creuer alguns centenars d'alumnes. ¿Quantes vegades cada un d'ells tindrà l'ocasió d'experimentar les seves qualitats professionals i donar-se compte o deixar a l'apreciació dels seus caps si té el sentiment marinista? Apilats en els diversos llocs de maniobra del vaixell, serà amb pena si alguns privilegiats podran apreciar les evolucions. Encara la maniobra no és més que una part petita dels coneixements pràctics exigits als oficials i capitans. La manipulació de les mercaderies, la utilització de l'utillatge dels ports, l'organització del comerç, el dret marítim, la moral professional, l'higiene naval mateixa no podran ésser més que matèries ensenyades teòricament, i no pas aplicades i aleshores no hi haurà pas necessitat d'agrupar els alumnes a bord d'un vaixell: una classe a terra, una pissarra, professors i llibres acompliran també aquesta comesa.

¿Hi ha una comparança possible entre aquest vaixell escola i l'aprenentatge real efectuat en un vaixell de comerç? En cada vaixell a penes no s'embarquen dos o tres alumnes i cada un d'ells participa a totes les maniobres i s'aprofita de l'experiència d'aquell que les fa executar. És veient d'una manera interessada el carregament i el descarregament com aprèn a conèixer la manipulació de les mercaderies i l'utillatge dels ports. Aprèn l'organització de comerç compulsant documents, observant i participant a les relacions amb l'armador, el corredor, el consignatari, els comerciants, els carregadors i els receptors. I és així com practica dret marítim, ajuntant-hi les relacions amb les diverses administracions: marina, consulats, duanes, sanitat, societats de classificació, etc.

No és pas amb la tripulació escollida del vaixell escola, sinó en el contacte d'una tripulació qualsevol d'un vaixell de comerç que podrà apreciar l'importància i l'aplicació moral professional i de la higiene naval. I si afegim a això el que hem vist sovint donar lliçons de teoria a aquests joves pels oficials de bord, tindrem suficientment provada la inferioritat absoluta de l'embarcament en un vaixell escola, reemplaçant l'estada, encara avui obligatòria, sortosament, sobre un vaixell de comerç.

A continuació l'articulista es mostra contrari a que siguin suprimides la major part de les escoles establertes, perquè aital cosa representarà que els estudiants pobres no podran acudir a escoles molt distants d'allí on viuen. Cert que es creen borses, però diu que són insignificants. També el nou règim escolar comporta el tancament de les escoles particulars, en les quals es preparaven els alumnes.

Seguidament es mostra partidari decidit de que s'impideixi que aquest programa creat pels decrets de 19 i 20 de març de 1919 prosperi. Afegeix que

aquestes dues disposicions tot just són el començament de la reforma i diu que després d'examinar el programa i el règim, adopta el criteri de combatre'l perquè no en sofreixin els alumnes les conseqüències.

Passa després a ocupar-se del pla d'ensenyament antic i el nou, comparant-los.

El règim d'ensenyament actual és el següent:

Sortint o no d'un curs preparatori, per entrar a una de les tres escoles de navegació, l'alumne sofreix un examen d'entrada que no passa de l'àlgebra (segon grau) i la geometria. En aquest establiment que no comprèn més que l'externat, hi fa el primer any d'estudis de nou mesos. Ha d'adquirir-hi coneixements especials, absolutament nous per ell, tots científics i pràctics. És a raó de cinc quarts d'hora per dia com a terme mig, que l'alumne ha d'apendre del mateix professor:

Aritmètica (complements), àlgebra (càlcul infinitesimal), geometria (complements i curves usuals), trigonometria rectilínea, trigonometria esfèrica, mecànica, física, química, cosmografía, navegació, càlculs nàutics i física del globus.

I, sempre dins del mateix report ja citat, M. Bouisson pretén que «aquesta reforma crei centre d'ensenyament marítim, ben organitzats, en els quals els alumnes puguin adquirir els coneixements diversos i necessaris a l'exercici de llur professió, i no absorbir amb presses les matèries d'un programa, amb vistes a una prova d'exàmens».

Després, altres quatre professors es reparteixen, en una mateixa durada de cinc quarts d'hora diaris per l'alumne, l'ensenyament de francès, anglès, geografia i legislació marítima. Finalment, cent quaranta hores durant l'any són consagrades a la «maniobra del vaixell». Això que comprèn l'estudi complet de l'aparell de velers, les maniobres de força, les evolucions, etc., a uns joves que mai han navegat. És veritat que són previstos exercicis pràctics i sortides al mar, però per executar-los és necessari a cada escola un vaixell i aquestes no compten més que amb canots per fer petites sortides. És això el que una circular consecutiva als decrets de la reorganització anomena el «Caràcter eminentment pràctic de l'ensenyament».

Quan el primer any d'estudis és terminat, comença el segon tres mesos més tard. Però durant aquest temps, en comptes de reposar, mentre no existeixi el vaixell escola, l'alumne haurà de *perfeccionar* la seva instrucció pràctica navegant en un vaixell de trànsit marítim, fent-hi una estada d'uns tres mesos, diu el report, però en realitat no farà més que vuit o quinze dies de mar. Si, en efecte, evaluem el temps passat al mar per comparació amb els sojorns als ports per part dels vaixells de trànsit marítim, amb prou feines s'obtindrà aquest terme mig. I encara l'alumne haurà de perdre obligatòriament alguns dies a l'embarc i desembarc. Amb aquests vuit o quinze dies no n'hi tant sols per perdre el mareig. I, per donar a aquesta estada un gran valor, per indicar bé tota la importància que se li dona, l'article 7 del decret estipula que «en la computació del període (de navegació) l'estada acomplerta pels alumnes de les escoles nacionals de navegació és admesa pel doble de la seva durada real».

Entretant, aquest alumne és consagrat «marí». Ha realitzat el *tour de force* de fer sis mesos de navegació en tres mesos d'embarc, dels quals hi ha hagut quinze dies de mar. Està disposat a rebre la instrucció pràctica, tota la tècnica que farà d'ell un oficial. En el curs d'un nou any de nou mesos d'estudis, amb la mateixa durada els cursos, haurà d'apendre, completar i perfeccionar, les següents matèries: mecànica, electricitat, cosmografia, navegació, teoria del vaixell, màquines, francès, càlculs nàutics, geografia, higiene naval, legislació marítima, anglès, maniobra del vaixell, física del globus, organització del comerç, transports comercials i utillatge marítim, moral professional i revisió de les matèries científiques. Naturalment els exercicis pràctics de navegació continuaran al canot assignat a l'escola. I al final d'aquest segon any d'estudis, gràcies al règim que acabem d'examinar, l'alumne haurà esdevingut, diu el report, «el futur capità que podrà assegurar no solament la conducció, sinó també la direcció general de tots els serveis d'un gran vaixell».

Aleshores un examen el consagra «oficial». No obstant, no podrà exercir-ne les funcions fins després d'haver acomplert una nova estada de tres mesos de navegació d'altura. Aquest curt període de tres mesos l'incita evidentment a buscar un embarc de fantasia, cosa fàcil d'obtenir en una època en la qual els vaixells fan llargues estades als ports i amb prou feines naveguen un mes dels tres que ha de realitzar l'alumne.

Resumim, per comparar millor els dos règims: el d'ahir i el d'avui. En 1919, el futur capità fa un any d'escola amb vistes d'un examen purament teòric. Després navega durant dotze mesos consecutius i sofreix un examen de pràctica que el consagra oficial. En 1920, el futur capità fa dos anys d'escola barrejats de dos períodes de tres mesos de navegació i sofreix un sol examen de teoria i pràctica, després del qual és oficial.

Aquest insuficient període de sis mesos exigits als futurs capitans d'altura per sofrir un examen de teoria i pràctica sembla encara més illògic quan és exigida als candidats a l'examen de teoria solament de capità de cabotatge, una estada prèvia de divuit mesos de navegació.

Convé afegir que els programes d'examen han estat transformats, i al mateix temps que pel règim, la part teòrica és augmentada en detriment de la pràctica. És veritat que s'ha introduït en el nou programa un curs de «moral professional», innovació encertada si aquest ensenyament es dirigeix a joves que se'n puguin aprofitar. Però passa amb aquest curs el que en totes les altres matèries pràctiques del programa: no havent exercit suficientment l'ofici de marí, l'alumne no les pot compendre.

Farem del règim actual la conclusió que hem fet del règim de l'avenir: antiprofessional, massa escola teòrica, poca pràctica de l'ofici: antidemocràtic, llarga i onerosa estada a una gran ciutat, règim que afavoreix els joves que surten de l'escola, en detriment d'aquells que han començat llur carrera navegant.

* * *

A propòsit del nou règim d'ensenyament nàutic, el Comissari de la Marina mercant dictà la següent disposició el 5 de novembre de 1919: «Aquesta deman-

da eventual de revisió del decret de 20 de març de 1919 no podrà ésser examinada fins que l'experiència haurà demostrat els resultats del règim nou de l'ensenyament professional marítim».

Altrament, el 16 de setembre de 1919, el Sindicat de capitans d'altura de Burdeus, demanava:

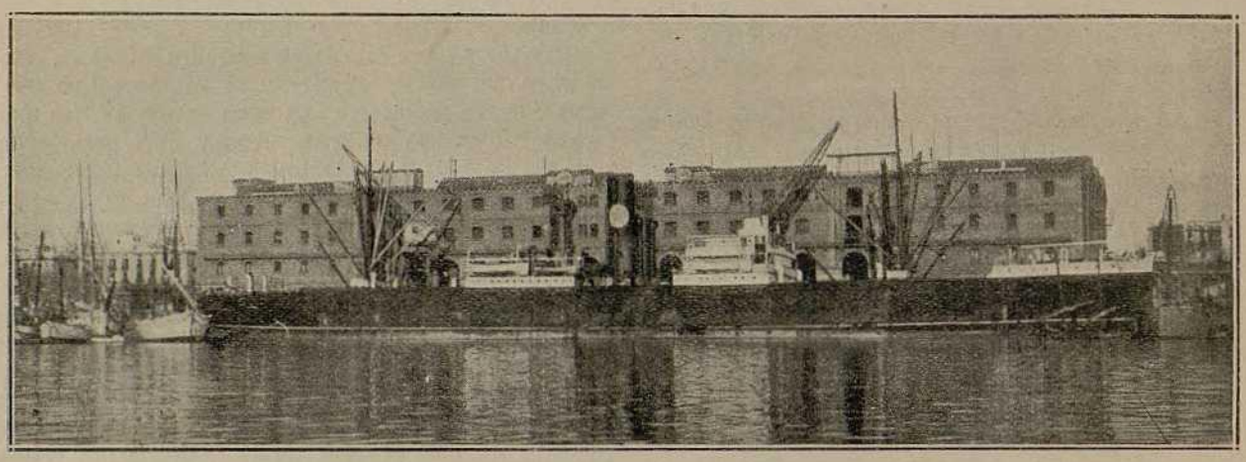
Primer. Durada de temps de navegació pel mínim de dos anys i a partir d'una edat determinada.

Segon. Descompte del temps de navegació; ha d'ésser descomptat de manera a tenir dos anys de navegació efectiva i no pas d'embarc en un vaixell al port.

Tercer. Possibilitat de sofrir examen com als candidats provinents de l'escola nacional els que no reuneixin les condicions d'edat i de navegació. Els reglaments en vigor deixen els joves que no hagin seguit els cursos a les escoles nacionals, per exemple, aquells que la manca de recursos obligarà a instruir-se d'una manera menys onerosa. No havent pogut embarcar als vaixells, tampoc podran beneficiar-se de la reducció de temps de navegació. Hem de demanar un règim igual per tots. El paràgraf segons respon a la qüestió i és aplicable al paràgraf tercer».

Tant en el fons com en la forma, aquests dos documents ens mostren ben bé les dues escoles, les dues opinions encausades. La una, la de «M. Sebureau», qui ignora i ordena, busca, palpa i assatja, i les seves incertituds i la seva incompetència ens porten a una devallada. L'altra, la dels tècnics que saben i posen conclusions, disortadament llur opinió no ha estat pas escoltada.

Acaba l'article M. A. Marichy, exposant la seva opinió de que solament consultant els interessats, els tècnics, és a dir, els armadors i els marins, es pot trobar una solució bona a l'ensenyament nàutic.



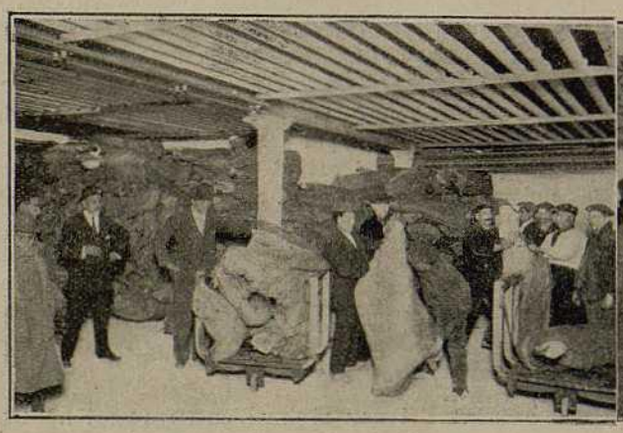
El vapor *Rubiera* amarrat al moll del Dipòsit

## LA CARN CONGELADA

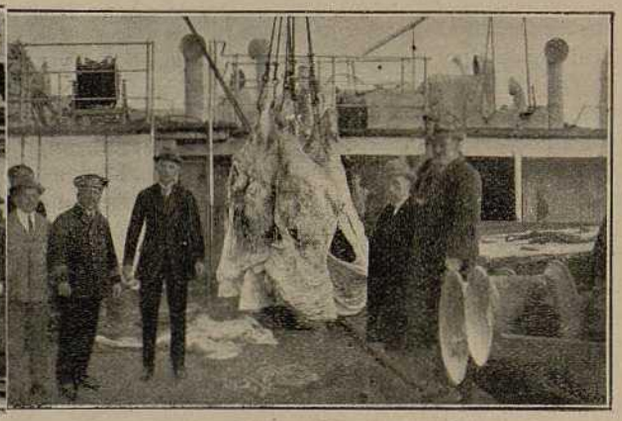
Ha visitat el nostre port el vapor anglès *Rubiera*, portant 800 tones de carn congelada, destinada al consum de la nostra ciutat. És aquesta la primera prova de la Societat Continental d'Alimentació, encaminada a proveir a Barcelona i Espanya d'articles congelats.

La Societat Continental d'Alimentació, representa a Barcelona la casa Weddels & C°., de Londres, la qual és l'encarregada a Europa de la distribució dels productes congelats que tramet de l'Argentina la Anglo-South American C°., de Buenos Aires.

El vapor *Rubiera* pertany a la Companyia Blue Star Line Ld., de Londres, la qual compta amb set vapors frigorífics, construïts amb poc calat, a l'objecte que puguin penetrar al Riu de la Plata. El *Rubiera* fou construït al port de Glasgow, l'any 1917, per la casa Russell & C°. És de tipus shelter-deck, i és de 5,594 tones de pes brut i 3,549 de pes net.



La carn és treta de les cambres frigorífiques del vapor



Col·locació de la carn a una de les cambres frigorífiques dels Dipòsits Comercials

## L'INCREMENT DELS PREUS DELS VAIXELLS DURANT L'ANY 1919

Com a corroboració de les afirmacions que es fan en un altre article d'aquesta mateixa edició i per a donar idea de l'augment dels preus dels vaixells tant els de nova construcció com els de segona mà, transcrivim avui la següent llista, amb els diferents preus que han assolit un mateix vaixell durant l'any esmentat.

El vapor *Scatwell*, de 8,140 tones de p. m., construït en 1911, fou venut pel novembre de 1917 per 125,000 Ll.; pel gener de 1918, per 150,000 Ll.; pel desembre de 1918 per la mateixa quantitat; pel juny passat per 164,000 Ll. i pel desembre últim per 197,000 Ll., la qual cosa implica un augment del 20 per cent en sis mesos i el 31 en dotze. L'*Oakfield*, de 6,600 tones de p. m., construït en 1912, fou cedit pel desembre per 191,000 Ll. o sigui a 29 Ll. la tona; pel novembre havia estat venut per 178,000 Ll.; d'altra banda l'*Arachne*, del mateix tonellatge i de la mateixa edat, fou cedit per l'agost per 160,000 Ll., és dir amb un augment del 7 per cent en menys d'un mes i amb el 20 per cent aproximadament en quatre mesos. El *Campus*, de 5,298 tones de p. m., construït en 1905, arribà per l'abril a 83,500 Ll. i el *Fastness* de 5,250 tones, construït en 1905 fou realitzat pel l'agost per 125,000 Ll., preu que representa un augment del 40 per cent del preu de cost. El vapor spar-deck *Warthara*, de 6,500 tones, construït en 1905, fou venut pel juny per 135,000 Ll. i pel setembre per 150,000 Ll. El preu del vapor *Flixton*, de 7,700 tones, construït en 1912, fou de 128,000 Ll. pel maig darrer i de 185,000 Ll. pel setembre, o sigui 44 per cent d'augment. El vapor *Stratthyre*, de 7,000 tones, construït en 1906, pel març es va vendre per 95,000 Ll., sense inspeccionar-lo, i pel novembre se'n pagaren 175,000 Ll. amb inspecció. El vapor *Newlands*, venut per 72,500 Ll. pel gener i per 115,000 Ll. pel desembre, en dotze mesos augmentà en un 58 1/2 per cent el seu valor. Un vapor en construccció de 2,040 tones per ésser remès pel pròxim maig, contractat per 760,000 lliures, fou venut pel novembre per 86,500 Ll. i tornat a vendre pel novembre per 100,000, guanyant un 15 per 100 del preu en un ms. Els vapors tank han tingut una puja més considerable que la que es desprèn de les anteriors dades, per quant cada dia s'extén més l'ús del combustible d'oli i augmenta el nombre d'explotacions d'aquest combutible. Pot assegurar-se que els vapors d'aquest tipus han augmentat en un any en un cent per cent al menys.

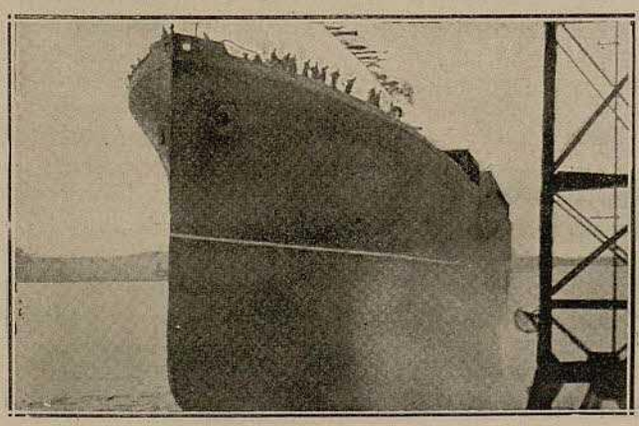
## CABLE ELÈCTRIC GUIA DE VAIXELLS

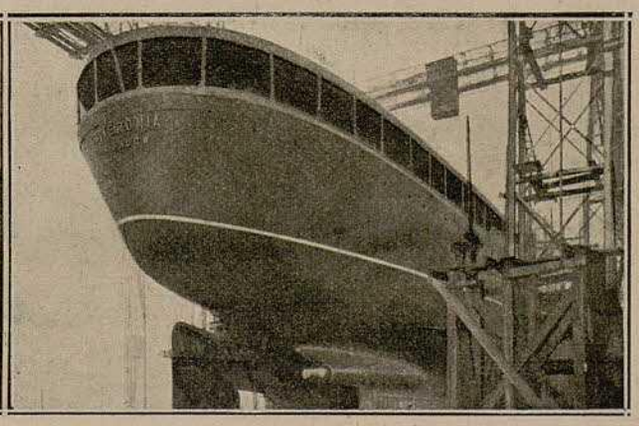
El periòdic *Scientific American*, dóna la nova d'un invent interessant, que ja ha estat presentat al «Navy Departament» dels Estats Units, fet per Mr. C. Hanson.

Es tracta d'un procediment que permet guiar els vaixells mitjançant un cable elèctric submergit, que s'extèn en línia dreta en el fons d'un canal navegable. Per aquest cable hi circula corrent de baixa freqüència i influeix en uns aparells especials (objecte principal de l'invent), muntats a bord d'un vaixell, els quals es posen en acció i fan funcionar uns aparells telefònics que, quan el vaixell caminant per sobre l'aigua es manté en el pla vertical ideal que passa pel cable submergit, produeix un so peculiar. Si el vaixell es desvia, apartant-se d'aquesta direcció, canvia el so del telèfon i, demés, els aparells d'a bord fan aparèixer uns indicadors que expresen la distància horizontal que hi ha, llavors, des del vaixell al cable director.

Disposant dos cables paralels, un per als vaixells que fan camí d'anada i un altre per als que el fan de tornada, s'obté un mitjà per a evitar accidents de topades entre vaixells.

Per a que el conductor del vaixell pugui saber la distància recorreguda, el cable, de tant en tant, a distàncies regulars determinades, té porcions recobertes amb tubs de plom, les quals fan d'isolant, i quan el vaixell passa per damunt d'aquestes porcions isolades, la corrent del cable no té influència sobre els aparells i telèfons. Comptant el nombre d'interrupcions, el conductor podrà deduir fàcilment el camí recorregut i la velocitat del seu vaixell.





El nou transatlàntic *Cameronia*, de la «Anchor Line», de 15,000 tones, construït a les drassanes de «Wm. Beardmore C.º Ltd.» de Dalmuir, al Clyde

# LES CONSTRUCCIONS NAVALS A ESPANYA

En un dels darrers números d'*El Economista* hi ha aparegut la següent nota que concorda perfectament amb les opinions que aquí s'han manifestat:

«Si aquí entrasen por los procedimientos modernos nuestros Gobiernos, y se ocupasen de otra cosa que de las respectivas zancadillas y de las Juntas de Defensa, no dejarían pasar, ciertamente, la ocasión que ofrece ahora para nuestra nación la reconstitución de la Marina mercante francesa.

Sabido es que en España se ha construído una serie de astilleros, muchos de ellos de verdadera importancia, y que será difícil que puedan todos subsistir con sólo las construcciones para la Marina mercante española.

Por otra parte, el cambio internacional es una rémora que dificulta la exportación española, y que para Francia constituye una dificultad y una preocupación.

Ahora el Comité para la reconstitución francesa ha acordado gastar 1,830 millones de francos en la construcción de una flota mercante; pero como los astilleros franceses no pueden construir las 910,000 toneladas que quieren tenerse navegando para 1922 una parte, o sean 136,000 toneladas, con un coste de 242.000,000, se construirá en el Extranjero, y se dice que irán a los astilleros ingleses y norteamericanos.

La ocasión parecería única para otorgar a Francia un anticipo de 200 a 300 millones, a condición de que 100 o 150 quedasen en España para construir barcos en nuestros astilleros; pero si esto se hiciera, los germanófilos impenitentes pondrían el grito en el cielo.

El Gobierno, por lo visto, después de meditarlo, ha encontrado preferible elevar el impuesto de utilidades a los astilleros españoles del 6 al 15 por 100, según el proyecto que en el Congreso se discute, y se habrá quedado tan satisfecho.

A cambio de ello, y a modo de contraveneno, nos permitimos hacer a nuestros constructores la indicación de que hay verdadera hambre de barcos-tanques; que uno de esos barcos en construcción, en los astilleros de James Loing and Son, de Junderland, ha sido vendido a la Escotish American Oil, a entregar en marzo, a 45 libras la tonelada (10,250 toneladas), y otro, gemelo del anterior, pero a entregar en octubre, a 43 1/2 libras. En los Estados Unidos se ha contratado un número considerable de estos barcos, a entregar en doce meses, y todos a 46 libras la tonelada. Parece, pues, que en ese género de construcciones haya mucho dinero que ganar.»

# LA IMPORTACIÓ DE COMBUSTIBLES LÍQUIDS A FRANÇA

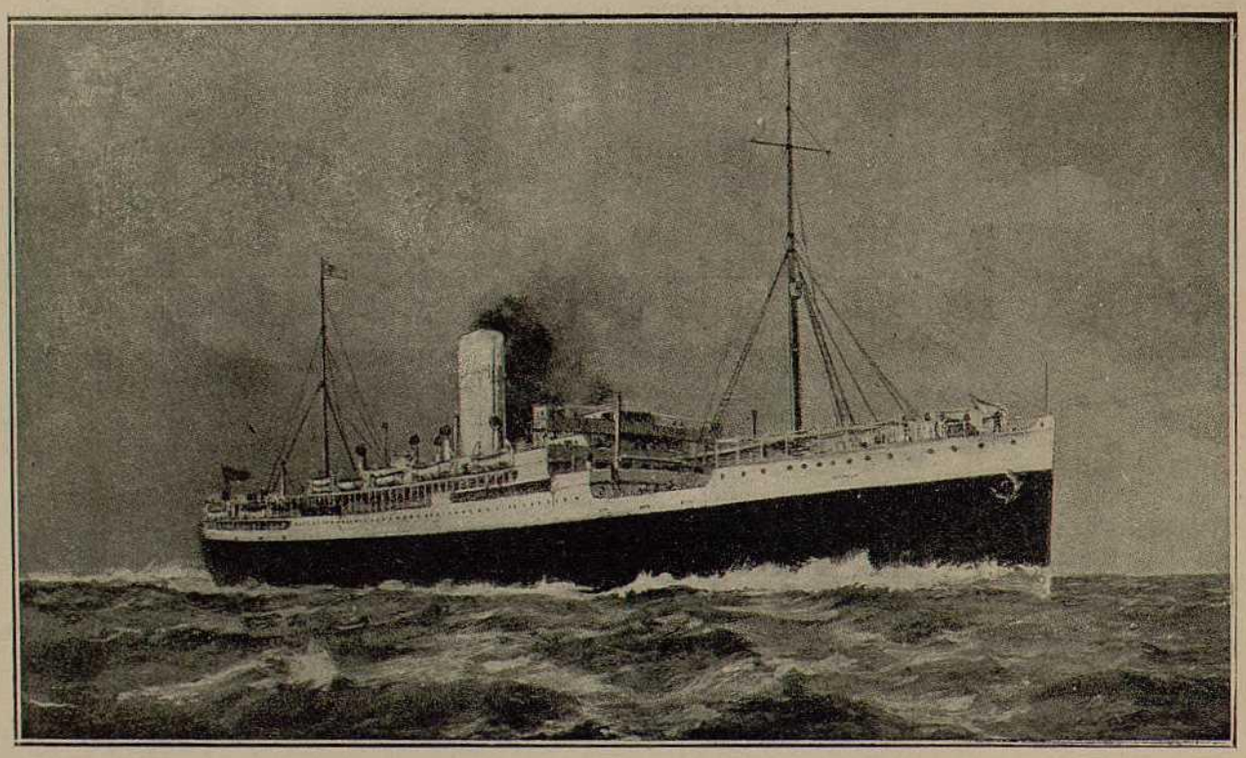
El Comité d'explotació dels ports de França ha examinat la qüestió de les importacions de combustibles líquids per a vaixells i altres elements.

S'ha convingut que per tot aquest any és necessària la importació de cinc milions de tones, de les quals 500,000 seran olis pesats per motor de combustió interna i 4.500,000 d'olis pesats per fogaines.

Aquesta quantitat total serà desembarcada entre els següents grups:

Regió nord i est: Dunkerque i Calais, 1.000,000 tones.

Regió parisenca: Havre, Rouen, 2.000,000 tones.



El transatlàntic *Oropesa*, de la «South American Service», construït a les drassanes «Cammell, Laird & C.º, de Birkenhead»

Regió sud-oest, Centre: Saint-Nazaire, La Pallice i Burdeus, 1.000,000 tones.

Regió sud-est: Balanic i Marsella, 1.000,000 tones.

El comissariat de la marina mercant, té la intenció d'adquirir els tres dipòsits de 7,000 tones que els Estats Units havien construït a Brest, en previsió del proveïment de les petites unitats construïdes per la marina americana per contrarrestar l'acció dels submarins alemanys.

La Cambra ha votat 400,000 francs demanats a aquest objecte, però els dipòsits seran utilitzats per les necessitats de la marina mercant, amb la condició de que els vaixells reemborsaran íntegrament a la marina els preus de cessió reglamentaris.

## VARIA

**La «Naviera Sevillana»**

A Sevilla ha tingut lloc la festa de la inauguració de la Companyia «Naviera Sevillana» que ha adquirit el vapor anglès *Sokoto*, de 4,360 tones.

**El dic sec de Tarragona**

D'aquí poc temps tindrà lloc la inauguració oficial de les obres del dic sec, que construirà al port de Tarragona l'entitat «Drassanes de Tarragona».

**Ensenyaments comercials marítims**

A primers de febrer es tornarà a donar a la Cambra de Comerç el curs sobre ensenyaments comercials marítims a càrrec del senyor Soldevila.

**Fusió de Companyies**

La casa Figueroa i Campos, dedicada al suministre de carbons per als vaixells, i una de les principals d'Espanya, s'ha fusionat amb la Companyia General de Carbons d'aquesta ciutat.

**Necrològica**

El nostre estimat amic D. Pere Basté, secretari de l'Associació de Navilers del Mediterrani, ha vist morir el seu fill Josep, que comptava 26 anys.

A l'acte de l'enterrament hi acudiren tots els navilers que eren a Barcelona, molts consignataris i representacions d'entitats de caràcter marítim i amics i coneguts del finat.

Testimoniem al senyor Basté l'expressió del nostre sentit condol.

**Entitat disolta**

S'ha disolt la raó social Oyarvide, Cardona i Montserrat, dedicada a consignacions i noliejaments.

En Alfons Montserrat, que era soci de dita entitat, s'ha establert del mateix negoci, a la Rambla de Santa Mònica, 23, formant una nova entitat.

**Junta general d'accionistes**

La «Compañía Naviera Bachi», de Bilbao, celebrarà Junta general ordinària d'accionistes el dia 14 de febrer per a donar compte del balanç del darrer exercici.

Seguidament d'aquesta reunió ordinària, se'n celebrarà una altra d'extraordinària per a tractar, segons es diu, de l'adquisició d'altres vaixells.

**Vapor venut**

La Companyia Domingo Mumbrú ha venut a la Societat Anònima Cros, el seu vapor *Domingo Mumbrú*, de 2,100 tones de pes mort, per 800,000 pessetes.

Serà destinat al transport de fosfats.

**L'Escola de Nàutica**

En altre lloc d'aquest número publiquem un article del nostre amic D. Emili Solà referent a l'Escola de Nàutica. Pocs dies després d'haver estat escrit, s'ha produït un petit canvi de les coses referents a l'esmentada Escola, però que per a res canvia el contingut de l'article del senyor Solà.

Segons les nostres notícies, el secretari de la Cambra de Comerç, don Bartomeu Amengual, ha estat nomenat administrador de l'Escola de Nàutica i dit senyor està fent gestions perquè entre la Cambra, l'Associació de Navilers i potser algun organisme particular, es reuneixi una subvenció suficient per atendre les més necessàries despeses de l'Escola, acabant-se així amb que a causa de l'abandonament de l'Estat, els professors hagin de cobrar llurs dietes en forma reservada i del petit fons de subvencions que cada any s'obtenien.

## MISCEL·LÀNIA

**FRANÇA**

**El vapor «Afrique» enfonsat**

A conseqüència d'haver topat en unes roques de prop de La Rochelle, el paquebot *Afrique*, de la Companyia «Chargeurs Réunis», se'n anà a fons la nit dels dies 12 i 13 del corrent.

El temporal que hi havia féu molt difícils les operacions de salvament. El vapor *Ceylan*, que va rebre un radiotelegrama, acudí en auxili de l'*Afrique*, embarcant el passatge salvat. També hi acudiren remolcadors i embarcacions de pesca.

El *Afrique* havia sortit de Burdeus el dia 9 i anava en viatge a la costa occidental de l'Africa. Aquest vapor fou construït a Newcastle l'any 1907 i era de 5,404 tones.

La quasi totalitat dels passatgers varen morir. Aquests eren alguns centenars.

**Vapors brasilenys adquirits**

La Companyia Cebrià Fabre ha adquirit dos vapors, l'*Àsia* i l'*Europa*, ex-alemanys i pertanyents ara al Brasil.

L'*Àsia*, construït en 1907, és de 3,910 tones netes i 6,122 tones brutes; l'*Europa*, construït també en 1907, és de 3,419 tones netes i 6,122 brutes.

Els dos esmentats vapors havien visitat el nostre port després de la guerra.

**Noves Companyies**

Sota el nom de «Compagnie d'Entrepise de Cilicie», s'ha format una entitat a París, la qual té per objecte el comerç, l'embarc i desembarc de tota classe de mercaderies importades o bé exportades pels vaixells que visiten Mesina, amb creació i explotació de diverses línies marítimes.

També s'ha constituït a París la «Société Anonyme Seine et Rhin», la qual es dedicarà a l'adquisició i explotació, així com també construcció i venda de vaixells, xalanes, remolcadors i drassanes.

**El president de la Comissió de Navegació del Rin**

Com ja s'havia dit, ha estat nomenat president, a títol provisional, de la Comissió de la Navegació del Riu, M. Claveille, ex-ministre de Transports del govern Clemenceau.

**El «Lloyd Register»**

Ha tingut lloc la sessió inaugural del Comité francès del «Lloyd's Register of Shipping», establert a París.

Assistí al banquet celebrat, el presidentt de l'esmentat organisme, Sir Thomas L. Dewitt Bart, pronunciant-hi un parlament, a més de M. Jonnart i M. Denis Pérouse, en nom dels armadors.

## ITALIA

**El nou port de Milan**

L'Estat, la Província i el Municipi de Milan contribuïran a les despeses de construcció del nou port de Milan i a les de compra del macis de Porta Ticinese. Les despeses arriben a 37.870,000 de lires pel port i a 1.040,000 de lires pel macis.

## NORUEGA

**Fusió de Companyies**

Les dues Companyies més grans de Cristiania s'han fusionat a partir de primer d'any. Són les «Thor Thoresen» i «Otto Thoresen».

Durant la guerra, les dues Companyies han perdut més de la meitat de llur tonellatge i disposen actualment de 40,000 tones. A més tenen 85,000 tones en construcció. La nova entitat es diu «Otto & Thor Thoresen Skieselkabet» i compten amb un capital de 24.000,000 corones.

## BELGICA

**Nova Companyia**

S'anuncia la pròxima fundació a Anvers de la «Companyia auxiliar de Navegació», amb un capital de deu milions de francs, la qual tindrà per objecte el tràfec vers el Congo i l'Africa Oriental, amb escala a Dar-es-Salam.

**Les escales de les grans Companyies**

Anvers compta avui amb escales dels vapors de les grans Companyies angleses «Red Star Line», «Cunard Line» i «Lloyd Royal», les quals suministren serveis per l'Amèrica del Nord, l'Amèrica del Sud, el Mediterrani, Extrem Orient i Austràlia.

## ALEMANYA

**Les drassanes**

Les Companyies navilieres germàniques comencen de lliurar contractes a les drassanes per tal de poder empendre novament l'activitat en les construccions. Es calcula que anyalment es podran construir unes 500,000 tones, de les quals 200,000, hauran d'ésser remeses als aliats.

**El gas helius**

L'helius és un gas que fou descobert al sol abans que a la terra, per mitjà de l'anàlisi espectral, i ha estat trobat a la nostra atmosfera i en les emanacions de gas procedent d'aigües nitrogenades i en les del radi. Sembla que aquest gas està a punt de pendre la plaça a l'hidrogen, fins ara considerat com insubstituïble per a inflar els globus.

L'helius a la pressió normal de 760 mm., pesa per cada litre 0'1780 grams, mentre que l'aire a la dita pressió en pesa 1,298, cosa que dóna a l'helius una força ascencional per litre igual a 1'1148, molt estimable si es té en compte que l'hidrogen no dóna més que 1'2029 grams per litre, ja que el seu pes és de 0'0899 grams. Es deduex d'això que la potència ascencional de l'helius és igual a un 92'7 per 100 de la de l'hidrogen. Però en canvi el primer té el gran aventatge de que no està exposat a les explosions, cosa molt digne de tenir-se en compte en els globus militars, exposats a cada moment a ésser travessats per alguna bala incendiària o explosiva.

Com a detall curiós direm que un litre d'helius costava abans de la guerra uns 2,000 schelings, mentre que a finals de l'any 1918 el seu preu era de 35 schelings el metre cúbic. Això s'explica per què abans de la guerra no hi havia cap instal·lació especial per la seva extracció i les necessitats de la lluita feren que els anglesos i els americans se'n preocupessin sèriament. Altra de les qualitats de l'helius que el posa per sobre l'hidrogen és la que es pot escalfar sense perill i per tant se'n necessiti menys per un treball determinat.

(De *Hausa*, d'Hamburg)

**El vaixell motor més gran del món**

Algunes revistes professionals donaven fins ara com a vaixell motor més gran del món el *Africa*, construït a Copenhague per la casa Burmaister & Wain, però la revista nàutica alemanya *Hansa*, en el seu número corresponent al 10 de gener últim, recorda que ja l'any 1913 la *Germaniawerf*, de Kiel, va construir el vaixell tanc a motor *W. A. Riedemann*, capaç per a carregar 15,000 tones.

Això serveix a la revista citada per a fer notar que també, abans de la guerra, les drassanes alemanyes anaven al davant de les dels demés països en la construcció de vaixells a motor.

## ANGLATERRA

**La instal·lació de turbines marines més gran del món**

La gran factoria naval de «John Brown & C.º», de Cydebank, ha acabat la construcció del vaixell de guerra, actualment el més gran del món, el gran creuer *Hero*.

El vaixell té una eslora de 860 peus i desplaça 41,200 tones. Està armat per 8 canons de 38 cm., 12 de 14 cm. (contra torpillers) i 4 de 11 cm. (contra avions). L'armament és relativament poc potent, però això s'explica perquè es tracta d'un creuer lleuger que sols per la gegantina maquinària que té montada ja necessita aquest la major part del seu tonellatge.

La potència de la instal·lació de turbines, la més gran del món, és de 144,000 caballs, o sigui el doble exactament de la de l'immens transatlàntic alemany *Waterland*, avui en poder dels aliats.

El *Hero* té quatre hèlixs, de manera que cada arbre ha de suportar 36,000 cavalls.

Les proves oficials són esperades amb gran espectació ja que el vaixell ha d'arribar a les 31 milles-hora, velocitat fins ara sols assolida pels contratorpillers i per creuers ràpids molt petits.

**Fi de la vaga dels fundidors**

En data 28 de gener es comunica que ha acabat la vaga de fundidors de ferro, la qual ha durat 17 setmanes. Han entrat novament al treball la majoria dels vaguistes. El número d'aquests era de 50 mil i les pèrdues ocasionades per la vaga es poden considerar en uns 100.000,000 de lliures esterlines.

El fi d'aquesta vaga influirà moltíssim en la construcció de vaixells, la qual és d'esperar que pendrà un increment grandíssim.

**SERBIA**

**La construcció de vaixells**

El nou reialme serbi prepara la construcció de vaixells fluvials a Belgrade i es tracta també d'establir unes drassanes a Kraejevic, al golf de Fiume.

**CONSTANTINOBLE**

**L'activitat del port**

El port de Constantinoble ha reprès ja la seva activitat d'abans la guerra. Companyies de tots els països el visiten ben sovint. La dificultat està en que per manca de braços les descàrregues no s'efectuen ràpidament.

Dels ports del Mar Negre comencen a ésser importants les exportacions.

**ESTATS UNITS**

**Una entitat de classificació oficial**

S'ha presentat un projecte a la Cambra de Representants de Washington a l'objecte de que siguin reconeguts oficialment per l'Estat els serveis de classificació de l'«American Bureau of Shipping», pels vaixells pertanyents als Estats Units.

## NOTES DE CONSTRUCCIÓ

**El tonellatge d'Itàlia entrarà als tres milions a final d'any**

En unes declaracions fetes per De Vito, ha dit que Itàlia, al començar la guerra, tenia 1.958,838 tones, de les quals en va perdre més de la meitat. Al 30 de juny de 1919 comptava amb 1.204,500 tones de vaixells nacionals i durant el segon semestre de 1919, s'augmentà la flota en 230,000 tones i en el primer trimestre de 1920 s'augmentarà en 270,000 tones. Per tant, són 500,000 tones afectades al servei, les quals, junt amb les 327,000 tones de vaixells austro-alemanys atribuïts i que ja presten servei des de fa temps, permetran assolir la xifra del tonellatge d'abans la guerra. Durant el curs de l'any 1920 serà augmentat tenint en compte les 58,000 tones de vaixells recuperats i de 100,000 tones de vaixells nous.

Altrament, els dos terços al menys dels 31 vaixells representant 235,000 tones, actualment en construcció a les drassanes italianes, seran llançats en 1920. Finalment les drassanes començaran durant aquest any la construcció de 43 vaixells representant 300,000 tones. Cal afegir a aquestes xifres la del tonellatge austríac, de manera que, segons De Vito, al final de 1920, Itàlia assolirà el tercer milió de tones per entrar al quart en 1921.

**Diverses adquisicions**

Un vapor nou de prop de 2,000 tones de pes mort, construït en drassanes holandeses, ha estat venut per 117,500 lliures.

Les drassanes i tallers «Neptun», de Rostock, han llançat per compte de la «Cunder Reederei Aktien-Gesellschaft», d'Hamburg, un cargo de prop de 6,000 tones.

Uns armadors noruegs han encarregat a Anglaterra un vapor de prop de 7,000 tones de pes mort, a remetre per l'octubre, al preu de 34 lliures la tona.

Un vapor d'acer, actualment en construcció a Noruega i classificat pel Lloyd Norueg, ha estat adquirit pel preu de 200,000 lliures.

# L'EXPANSIÓ COMERCIAL MARÍTIMA

**Una línia Londres-Colònia**

S'estan fent els treballs necessaris d'organització d'un servei directe entre Londres i Colònia, essent anunciada la sortida del primer vaixell per aquest mes.

**Els projectes de la «Navigazione Generale Italiana»**

La Companyia «Navigazione Generale Italiana», d'acord amb el Govern, ha preparat el programa següent:

Construcció immediata de vaixells mercants que entraran quasi tots en servei durant el primer semestre de 1920.

Terminació de la construcció dels grans transatlàntics *Duilio*, *Giulio Cesare*, *Ausonia* i *San Germano*.

Transformació en vaixells de passatge dels vaixells *San Giorgio* i *San Giovanni*, que durant la guerra foren canviats per vaixells de càrrega.

Preparació de projectes encaminats a la construcció de grans vaixells de passatge.

El Govern, per la seva part, procurarà atendre com pugui a la Companyia en la indemnització de vaixells que compensin els perduts durant la guerra.

**Els serveis de la Cunard a Nova Iork**

La Companyia Cunard ha decidit que d'ara endavant, els grans paquebots ràpids *Aquitania*, *Imperator* i *Mauretania*, aniran a Nova Iork a Cherbourg directament, després a Southampton, sense tocar a Plymouth.

**Nous serveis francesos**

La «Société des Affréteurs Réunis», ha decidit implantar mensualment el seu servei entre Marsella, Algeria i Nova Iork, esperant poder-lo fer bimensual.

També inaugurarà un altre servei mensual entre el port de Marsella i el Mar Negre, destinat al transport de mercaderies.

**Companyia de Navegació Italo-Americana**

El director de la Companyia de Navegació italo-americana, ha anat a l'Estat de Río Grande, a l'objecte de pendre acords per la creació d'una línia directa de navegació entre Itàlia i Amèrica del Sud i reemplaçar així les línies explotades abans la guerra per les Companyies alemanyes.

**Servei entre Suècia i Java**

La Companyia «Transatlàntic», de Gothembourg, ha creat un servei mensual de vapors entre Gothembourg i Java, via Hamburg.

**CARLES MALLOL**

**Fàbrica de Lones per a Velam & Etaminas per a banderes**

**Manufactura general del ram**

**Passeig de Colom, 2**

**FILL D'EN RAMON A. RAMOS**

**Armador i Consignatari**

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

Passeig de Colom, 19 —— BARCELONA —— Telèfon 205 A

**LA UNIVERSAL**

**Fàbrica de galetes per a Vaixells i Forn de pa de JOSEP PERMANYER**

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

**Puré Permanyer**

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

Premiat amb Medalla d'or i Creu de Merit a l'Exposició d'Higiene de Milán (Italia) 1919

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

Casa Fundada l'any 1802

**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.

**EFECTES NAVALS**

**JUST MARLÉS**

Agent de The British Antifouling Composition & Paint C.º 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 esmaltats 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.

ompletament n ova. 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 METAL·LICS

Especialitat en Ascensors, Montacargues, Maniobres de Vaixells, Arts de Pesca, Ponts colgants, Suspensió d'aparells d'il·luminació i Paralllams

**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. Teléfon 3775-A BARCELONA

**P. GALLASTEGUI, s. en c.**

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

Proveidors 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

**UNION UNIVERSELLE**

SOCIETAT MÚTUA DE SEGURS MARÍTIMS DE MARSELLA

**SUÑER I GAS**

Agents generals per a Espanya

**Ample, 25, 1.r - Telèfon 454 A - Barcelona**

**TALLER D'APARIACIONS NAVALS**

**HILARI MARIMÓN**

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

ALFONS MONTSERRAT I C.ª

**Consignacions : Noliejaments : Duanes**

**Importació i Exportació**

Rambla Santa Mònica, 22 pral. BARCELONA

ELECTROMOTORS TRIFÀSSICS: DISPONIBLES, DE 0'75 A 300 HP. ELECTROMOTORS, ETC., CONTÍNUA 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: « Freixas Cristina » **BARCELONA** Cristina, n.º 5 Telèfon A 1585

**Línia regular de vapors ràpids "ROB, M. Sloman Jr. Mittelmer-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 telegrames: «Torrabadella» **Barcelona** Carrer Traspalàcio, 4 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 MORTUORIES per a tots els periòdics nacionals i estrangers

Rambla de les Flors, 30, 1.r
Telèfon 4863 A
BARCELONA

# ISLENYA MARITIMA

SERVEI OFICIAL DE COMUNICACIONS MARÍTIMES DE BALEARS

## VAPORS

REY JAIME I :: MALLORCA :: REY JAIME II :: BELLVER :: BALEAR
CATALUÑA :: ISLEÑO :: LULIO :: CIUDAD DE PALMA :: FORMENTERA

### SERVEI INTERINSULAR

**Mallorca-Mahó.**—Dilluns i Dimecres
**Mallorca-Ciutadella.**—Diumenges i Dimecres
**Mahó-Mallorca-Eivissa.**—Dimarts i Dilluns
**Ciutadella-Mallorca.**—Dissabtes
**Ciutadella-Alcúdia.**—Dilluns
**Mallorca-Eivissa.**—Dimarts i Dijous
**Eivissa-Mallorca-Mahó.**—Dissabtes
**Eivissa-Mallorca.**—Dijous
**Mallorca-Cabrera.**—Dimecres i Divendres
**Cabrera-Mallorca.**—Dimecres i Divendres
**Eivissa-Formentera.**—Dimarts, Dijous, Disbts.
**Formentera-Eivissa.**—Dimarts, Dijous, Disbts.

### SERVEI AMB EL CONTINENT

**Sortides de Mallorca** *Cap a Barcelona:* Dilluns, Dimecres, Diumenges i Divendres.
*Cap a València:* Dijous.—*Cap a Alacant:* Dimarts.
**Sortides de Mahó**
*Cap a Barcelona:* Dilluns, Dimarts i Dijous.
**Sortides de Ciutadilla** *Cap a Barcelona:* Disbts.
**Sortides de Eivissa**
*Cap a Alacant:* Dimarts.—*Cap a València:* Dijous.
**Sortides de Barcelona** *Cap a Mallorca:* Dimarts, Divendres, Diumenges i Dimecres.
*Cap a Mahó:* Dimecres, Divendres i Diumenges.
**Sortides de València**
*Cap a Eivissa-Mallorca-Mahó:* Dissabtes.
**Ports. d'Alacant** *Cap a Eivissa-Mallorca:* Dijous

**Oficines a Barcelona: Rambla de Santa Mònica, núm. 30**

# HISPANIA MARITIMA, S. A.

COMPANYIA DE NAVEGACIÓ

DIRECTOR EN CAP: ENRIC VILA MARIEGES

Carrer Josep A. Clavé, 25, pral. - BARCELONA - Telèfon A. 725
Cable, Telegrames i Telefonemes: HISPATIMA : Clave A. B. C. 5.ª Edició

FLOTA DE LA COMPANYIA

| | | |
|---|---|---|
| DAMIANA | 341 | tones |
| VILA | 424 | " |
| CRISTÓBAL | 425 | " |
| MARIEGES | 442 | " |
| MARQUET | 700 | " |

Grans Drassanes a Vilajoiosa (Alacant), en les quals, ultra les construccions per a la Companyia, existeixen importants estocs de material i grades disposables per a la construcció de velers de tots tonellatges

CONSIGNACIONS I NOLIEJAMENTS :: SECCIÓ COMERCIAL :: IMPORTACIÓ :: EXPORTACIÓ

# FABREGAS I GARCIAS

ARMADORS I CONSIGNATARIS
TARRAGONA - BARCELONA

PLAÇA OLÓZAGA, N.° 11 - Telèfon 39
Direcció telegràfica i telefònica "Fabrecas"
TARRAGONA

PASSEIG COLOM, 9 - Entr. PLATA, 4, pral.
TELÉFONS: 2501 A - Per a conferències: 4131 A
Direcció telegràfica i telefònica "Fabrecias"
BARCELONA

# COMPANYIA TRANSMEDITERRANIA

Estatge social: BARCELONA, Passatge del Comerç, 1 i 3 - Representació a MADRID, Plaça de les Corts, número 6

## SERVEIS COMERCIALS

**Línia regular setmanal entre els ports del Mediterrani i els del Cantàbric**

Sortides de Barcelona tots els dimecres cap a València, Màlaga, Càdiz, Huelva, Vigo, Villagarcia, Corunya, Pasajes, Bilbao, Santander i Musel, retornant d'aquest darrer port cap a Corunya, Villagarcia, Vigo, Màlaga, València i Barcelona.

**Línia de Barcelona - Sevilla**

Sortides de Barcelona tots els diumenges cap a València, Màlaga, Càdiz i Sevilla, sortint d'aquest darrer port tots els dimarts cap a Càdiz, Cartagena, Alacant, València, Tarragona i Barcelona. ✱ Servei setmanal entre els ports del Mediterrani i Melilla, Rio Martin i Ceuta.

**Serveis eventuals de gran cabotatge : Serveis de navegació de altura entre els ports d'Espanya i de Cuba i Amèrica del Nord**

Serveis de Correus entre Càdiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas i Santa Cruz de la Palma, fets pels vapors de la Societat Navegació i Indústria. Sortides de Càdiz cap a Canàries tots els dies 4, 11, 19 i 26 de cada mes, i de Sevilla cap a Càdiz i Canàries tots els dies 2 i 17.

# DOMINGO MUMBRÚ

NAVILIER I CONSIGNATARI

LINIA REGULAR ENTRE ESPANYA I ELS ESTATS UNITS

Direcció Teleg. i Telef. DOBRÚ - Anselm Clavé, 7 pral. - Tel. A. 1960