

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY II

BARCELONA 20 DE MARÇ DE 1920

NÚMS. 7-8

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. 148

LA LLIÇÓ DEL TEMPORAL

En altre lloc d'aquest número parlem amb l'extensió que el fet requereix del temporal del dia 20 de febrer i de les greus conseqüències que ha tingut pel port de Barcelona. L'endemà que s'havia produït la destrucció d'un troç de l'escollera de Llevant, vàrem demanar l'opinió de diversos enginyers bastant relacionats amb les qüestions marítimes. Vàrem trobar amb aquestes persones diferents punts de mira, coincidint tots, però, en que el fet de la destrucció de l'escollera no venia de que el projecte hagués estat una equivocació, sinó pel contrari, varen reconèixer que es tractava d'una bona obra d'enginyeria la construcció del port de Barcelona. El fet pot obeir a que l'obra no hagués estat feta amb tota la consciència que demanava el projectista, però ens va semblar sobretot interessant el que se'ns va dir de que l'escollera no hauria estat destruïda, amb tota seguretat, si fossin ja construïts els molls que hi ha projectats en el plànol estès per l'enginyer cap senyor Aixelà. Si l'escollera s'hagués trobat protegida amb una extensió massissa de moll, el temporal hauria resultat impotent per a la destrucció. I la prova la tenim en què, mentre l'Escollera de Llevant arribà fins les immediacions del dic flotant, sovint les ones en destruïen bocins considerables. Es féu la prolongació de l'escollera i en la que fou primitiva s'hi adossaren uns molls en els quals avui hi ha diverses dependències. Aquell troç d'escollera ja mai més ha donat mostres de poca resistència.

Partint d'aquesta opinió tècnica—en la qual nosaltres no'ns tanquem i creiem que pot ésser equivocada—arribarem a la conclusió de que la Junta del Port no havia de construir ràpidament els molls adossats a la prolongació de l'escollera solament pels aventatjes que donava amb això al port, sinó també, per la seguretat que guanyava l'escollera.

Però ja hem fet remarcar diverses vegades com la passivitat de la Junta del Port durant els anys de guerra en realitzar noves construccions, seria

fatal pel port de Barcelona. La destrucció de l'escollera, és una d'aquestes conseqüències, tota vegada que no essent terminades les obres projectades, ha vingut la destrucció d'una de les principals que hi havia fetes, la qual cosa vol dir que concentrant-se tot l'interès en reparar aquesta, quedaran encara més endarrerides totes les altres i el port de Barcelona restarà molt lluny d'ésser a l'altura dels altres principals del Mediterrani, tots els quals són objecte d'importantes ampliacions.

Si haguéssim de guiar-nos per la primera nota publicada per la Junta del Port després del temporal, no tindríem altre remei que dir: ja que el port es considera perdut, que es construeixi de nou. I seguint així aleshores diríem que la nova escollera fos feta més mar endins per permetre una major utilització de molls en l'interior. Però atenent-nos a la segona nota, que és la del seny, hem de convenir en què el port de Barcelona no ha quedat destruït pel temporal, sinó que l'avarria produïda, per important que sigui, pot ésser reparada i per tant es conserva la mateixa situació actual interior del port.

Davant d'aquest fet, preguntem nosaltres: ¿Què farà la Junta del Port amb el milió i mig de pessetes que ara llença al mercat amb un empièstít? És de suposar que no solament repararà l'avarria sinó que construirà els molls adossats a l'escollera. Després probablement procurarà realitzar totes les altres reformes que es veuen en el plànol del senyor Aixelà.

Amb aquesta actuació de la Junta del Port, sense cap presumpció, podem dir que haurà estat acceptat el punt de mira dels protestataris, dels que reclamàvem activitat al port durant la guerra perquè vèiem venir les conseqüències que reportaria la firma de la pau: ço és, una gran activitat arreu del món, tant en matèria de ports com en construccions navals.

Com que hem estat els únics a protestar de la passivitat de la Junta del Port, essent titllats per

això de parcials, volem recaptar l'honor de que hem encertat al secundar les opinions de la majoria dels elements marítics de Barcelona, que no són precisament els que dominen la Junta del Port. I deixem de calcular el perjudici irreparable del temps perdut, perquè si bé les obres haurien estat costosíssimes durant la guerra, poca diferència pot haver-hi amb els preus d'avui i si amb les construccions noves s'hagués evitat la catàstrofe del temporal, ¿no hi hauríem sortit guanyant? ¿No obtindria majors recursos el port si avui comptés amb un bon dic i amb més molls i més utilitat d'aquests?

La Junta del Port s'ha decidit, finalment, i a conseqüència d'un perill gros pel port de Barcelona, a demanar diners, desconfiant dels ajuts governamentals. Considerem molt encertat el demanar l'ajut de l'Estat, però esperar a que aquest vingui per millorar el nostre port, ho hem cregut sempre una temeritat. Avui els temps ens donen la raó.

Amb la nova actuació de la Junta del Port

s'obren nous horitzons al port de Barcelona. Del pas que acaba de donar en pot venir l'ampliació que li és tan necessària. I aquesta ampliació planteja diversos problemes, dels quals volem destacar el de que, essent un fet general de quasi tots els grans ports l'excessiva justesa dels espais interiors per a permetre lliurement les maniobres dels grans vaixells moderns, s'imposa una radical transformació en els serveis de remolcatge i procurar que totes les tarifes del port siguin tan aventajoses com sigui possible.

Sapiguem aprofitar-nos de la lliçó del temporal, que els elements tècnics de la Junta del Port es mostrin capacitats amb les iniciatives que ara tenen ocasió de desenrotllar i que la Junta de Practicatges sàpiga apreciar el moment per a situar amb tarifes raonables aquests serveis a mida que augmenti el tràfec del port, i facin, tots junts, de Barcelona un gran port modern, el primer port del Mediterrani.

R.

L'ÚLTIM TEMPORAL I SES ENSENYANCES

El temporal que tan fortament va castigar les nostres costes el 20 de febrer passat, ha posat en evidència alguns defectes de les nostres platges i ports, que és necessari no oblidar.

Primerament, el fet que en molt comptades hores les ones hagin pogut rompre un considerable troç d'escollera, posant en greu perill les embarcacions que es trobaven a la dàrsena corresponent al tros desaparegut, fa pensar amb esglai el que hauria pogut ocórrer en cas de que el temporal hagués durat algunes hores més, ja que no és pas dubtable que la destrucció començada hauria continuat. Si dissortadament això hagués ocorregut, s'haurien vist veritables catàstrofes: vaixells desfets els uns contra els altres, desgràcies i el descrèdit mundial d'un port que, com el nostre, està molt justament considerat com una de les grans obres d'enginyeria més ben estudiades del món.

Altra cosa ha ensenyat el temporal: que és absolutament indispensable augmentar el servei de remolcadors del nostre port, amb una unitat, al menys capaç d'estar disposada a funcionar als pocs minuts de que els seus serveis siguin necessaris, la qual cosa avui dia és fàcil en extrem amb els moderns remolcadors a motor d'explosió o de combustió interna.

No està en el nostre ànim censurar el servei de remolcadors, ni el de pràctics del nostre port, puix cal reconèixer que durant el temporal treballaren incansablement, evitant que, malgrat la grossa marejada que entrava per la part destruïda d'escollera, les avries que sofriren alguns vaixells fossin importants.

Cal tenir en compte que la Companyia que explota el servei de remolcs té un vapor amb pressió, però en cas d'urgència, abans no es té amb pressió un

altre remolcador, sempre han passat unes hores, la qual cosa s'evita amb vaixells a motor.

Nosaltres creiem que, donat l'impuls que el moviment del nostre port va prenent, seria inclús molt profitós per ella mateixa, si la Companyia de remolcadors ampliés de manera convenient el seu capital i adquirís alguna nova i potent unitat.

El tal remolcador a motor s'imposa encara més en cas d'incendi—sempre, naturalment, que estés proveït de bombes adequades—i també per cas d'algun salvament, cosa no rara en les nostres aigües.

Això respecte els ports. Referent a les platges ha quedat demostrat que es fa imprescindible estudiar algun sistema de protecció, ja que s'ha vist, inclús a Badalona, on la platja té una respectable longitud, arribar l'aigua del mar fins a les edificacions, travessant platja, via doble i passeig. Sens dubte això ha estat degut a una crescuda extraordinària de les aigües, cosa normal amb vents de fora.

A tota la llargada de la costa llevantina, per la qual passa a prop del mar el ferrocarril de França, i en els llocs en els quals la Companyia ha construït una muralla per a defensa de les vies, que en temps de temporal es transforma en verdadera escollera, els efectes del temporal han estat greus. En diversos llocs, la muralla ha quedat desfeta i la via ha quedat penjant.

Altra vegada es posa en evidència la necessitat d'adoptar el sistema d'espigons per a defensar les nostres platges, les nostres barques i el propi ferrocarril.

L'experiència demostra de manera indubitable que allí on existeixen algunes grans roques a prop de terra—per exemple la roca Ballena (Roques d'en

Pons), entre Premià i Vilassar, que constitueixen un espigó natural, la platja es manté sempre, i mai, per gros que sigui el temporal, tenen avaries les vies del ferrocarril.

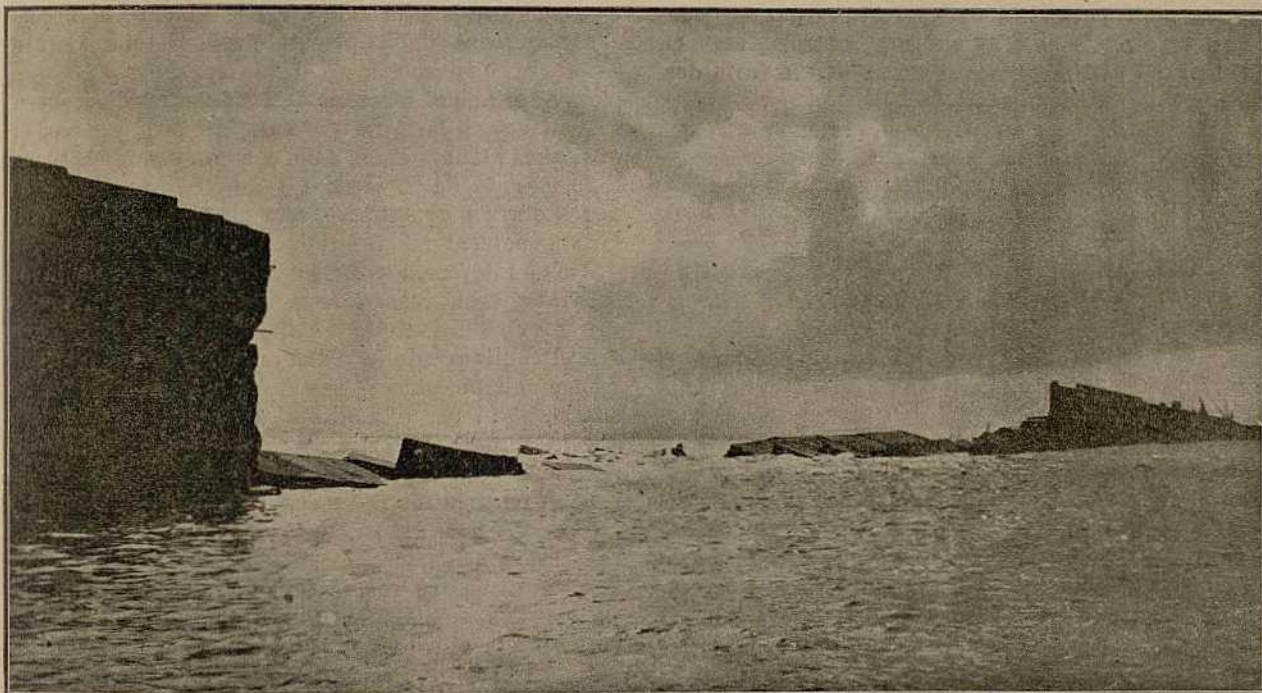
Qui hagi viatjat amb tren per la Ribera italiana, entre la frontera francesa i Liorna, haurà pogut contemplar, en costes molt més aspres que les nostres, que gràcies a un molt ben comprès sistema d'espigons s'ha aconseguit retenir platja en alguns paratges molt batuts per la mar, i en altres inclús s'hi han edificat estacions i magatzems en llocs en els quals els espigons han guanyat un bon troç de platja. I per cert que no semblen molt costosos, ni de preu ni de construcció, sobretot si es té en compte que durant l'any hi ha almenys vuit mesos en els quals no és de témer que els temporals destorbin la construcció dels mateixos.

EFFECTES», i solament al cap de deu dies s'ha començat l'apariació provisional de l'escollera.

Això és simplement esgarriós; per nosaltres constitueix una veritable calamitat pública.

La nota de la Junta d'Obres del Port, més que una nota de confiança per a l'opinió, justament alarmada pel que ha passat i pel perill que el port corre, és una nota d'impotència per a fer front a la situació. El fet que un forat fet a l'escollera, per important que sigui, pugui ésser considerat com a causa suficient per impedir el desenrotllament absolutament necessari del port, i que retrassi «per molts anys» el que el nostre port ja era, és pura i simplement inadmissible.

Si els senyors que constitueixen la Junta tenen la ferma creença del que afirmen en la nota publicada, han de deixar lliure el camp perquè ocupin els seus



Vista del troç de l'Escollera de Llevant destruïda pel temporal del dia 20 de febrer

El espigons sempre seran més racionals que els blocs (que no són més que uns espigons molt imperfectes i costosos) que la Companyia del nostre ferrocarril acostuma a llançar de qualsevol manera a la platja en els llocs en els quals el mar amenaça la via i amb la qual cosa consegueix solament defensar molt malament la seva propietat i destruir la platja.

* * *

Tothom suposava que l'apariació, almenys provisional, de la part d'escollera, quedaria tot seguit acabada, car encara som en temps en què els temporals es poden reproduir.

Doncs bé, la nota que la Junta d'Obres del Port donà a la premsa, i que aquesta va publicar el dia 27, deia que s'havia dirigit a la Direcció General d'Obres públiques per fer-li present «la importància i transcendència de la catàstrofe, que constitueix una veritable calamitat pública, MENTRE S'ESTUDIEN ELS MITJANS DE PREVENIR I CORREGIR ELS SEUS

llocs altres homes—que no mancarien—capaços de trobar ràpidament la solució precisa. Constitueix, al nostre entendre, una vergonya que als deu dies d'haver ocorregut la catàstrofe, quan hauria hagut d'ésser quasi provisionalment reparada, es despenchi la Junta d'Obres del Port amb una nota de franca impotència, capaç de fer perdre la serenitat a l'home més equilibrat de nervis.

El port té tècnics que no necessiten més que se'ls posi a la seva disposició les coses indispensables perquè resolguin amb tota seguretat d'encert, el millor a fer, i la Junta d'Obres té l'obligació, sigui com sigui, de donar als tècnics el que aquests reclamin per a remeiar el mal.

Encara que la qüestió no és per fer-hi bromes, la nota ens recorda aquell conte francès de l'home penjat. «Un home, cansat de viure, va resoldre penjar-se, i tal com ho va pensar, va fer-ho. Un veí se'n adonà, i enlloc de tallar la corda o despenjar-lo en el moment que va veure que acabava de penjar-se el desesperat, no se li va ocórrer res més que anar a

avisar al guàrdia. Després de molt córrer, arribà amb ell. El penjat encara donava senyals de vida. Discussió i, per tota solució, acordaren anar a avisar al comissari. Trobaren a aquest en un cafè, però l'home no volgué anar al lloc en el qual hi havia el suïcida, sense portar ben col·locada la faixa i el bastó, insígnies del seu càrrec. Com que no vivia molt a prop, quan van arribar al lloc del penjat, aquest ja donava senyals de descomposició.»

I temem que no passi el mateix amb el nostre port. Senyals inequívokes de «descomposició» ja n'ha donades, però si el remei triga, tenim por que es trobi el port en estat de veritable putrefacció.

La destrucció de l'escollera ens ha fet pensar (som llecs en la matèria), que tal vegada una escollera de ciment armat seria molt més forta i més fàcil de construir, que no pas una escollera del tipus de la nostra. Nosaltres sols sabem que, en alguns paratges de molt perill, en costes fortament castigades pels temporals, solament els fars contruïts amb ciment armat han pogut resistir amb èxit la fúria desencadenada dels temporals.

Amb formigó armat, o amb el que es vulgui, que es repari l'avaria, sinó, pobre port de Barcelona!

JAUME FONT MAS

LA REACCIO DE LA JUNTA DEL PORT

Quan l'article d'en Font Mas estava ja escrit, el dia 5, apareix a la premsa de Barcelona una nova nota de la Junta del Port, la qual és d'un sentit completament distint de la primera.

Heu's-la aquí:

«En la última sessió celebrada per la Junta del Port, presidida per En Ròmul Bosch i Alsina, es donà compte del resultat de la visita corporativa feta a la Prolongació del dic de l'Est per apreciar la importància de les avaries produïdes durant els passats temporals, acordant-se, en conseqüència, el pla a seguir per poder-ne aminorar els efectes, conservar la dita obra i assegurar-la definitivament per a l'esdevenidor; i com a mitjà d'atendre les despeses extraordinàries que la realització del dit pla farà, de mo-

ment, precisés, es resolgué posar a pública subhasta el pròxim dia 18 del corrent, efectuant-se l'oportuna subscripció l'anterior 17, l'últim lot de 3,000 obligacions que, de l'Emprèstit de 20.000,000 de pessetes, guardava en cartera la dita Junta, les quals, al 4'50 per cent d'interès, lliure d'impostos presents i futurs, se subhastaran a la par amb cupó de primer d'abril pròxim, podent recollir-se les que resultin adjudicades per tot el dia 31 del present mes.

En la mateixa sessió es donà compte d'un telegrama del ministre de Foment autoritzant la dita Junta per a efectuar quantes despeses siguin indispensables, d'acord amb la Direcció d'Obres públiques, per a l'adopció de les urgents mesures que es creguin precisés respecte la citada Prolongació del dic de l'Est, a fi de prevenir nous danys, l'aggravació dels actuals i, en ço que sigui possible, els cops de mar en el port.

Atenent-se la dita Junta, a aquesta urgent necessitat, tan aviat com ho permeté l'estat del mar i sense esperar autoritzacions superiors, començà a llançar blocs al principal esboranc dels 250 metres d'escollera destruïda, que formava un canal d'uns 16 metres, el qual quedà tancat el dia 4 del corrent, essent els blocs col·locats: 44 de 25 tones i 1 de 80. Segueixen les altres obres peremptòries, que no se suspendran ni un sol moment mentre el temps ho permeti.»

No'ns interessen saber les causes que poden haver motivat aquesta reacció de la Junta del Port. Només volem fer remarcar que ja en el número passat deiem que el contingut de la primera nota era d'un pessimisme inadmissible i, per tant, al canviar ara de criteri, sigui per la indicació del que sigui, creiem que la Junta del Port no ha fet altra cosa que situar-se en l'únic pla possible, puix d'altra manera donava mostres d'una incapacitat que la feia mereixedora de que dimitissin immediatament tots els seus components.

¿Haurà vingut la serenitat que no va haver-hi en els primers moments? ¿S'han fet indicacions que motivin aquest canvi radical de conducta? Tant-seval. El fet és que la Junta del Port repararà l'escollera perquè no pot desentendre's d'això, sigui de la manera que es vulgui, amb l'Estat o sense, cercant els recursos allí on sigui necessari.

MEMORIES I BALANÇOS

Les drassanes Cardona

Aquesta entitat ha publicat la Memòria i el balanç corresponents a l'any 1919, quint exercici des de la seva fundació a la nostra ciutat.

Esmenta la Memòria que durant l'any foren llançats els vapor *Olesa* i *Cervera*, els quals no han estat remesos als seus propietaris, la Navilera Espanyola, a causa dels retrasmaments originats pels conflictes socials. També fou llançat i remès a la Companyia General de Carbons el remolcador de 200 cavalls que s'estava construint.

Hi ha actualment en construcció els vapors *Ber-ga* i *Terrassa*, d'unes 1,000 tones cada un, havent-n'hi un de destinat a la Navilera Espanyola i l'altre serà

venut. També han estat col·locades les quilles als dos vapors de 2,500 tones encarregats per la mateixa Companyia, els quals segurament quedaran enllestits per tot aquest any, així com els dos anteriors.

S'han fet moltes apariacions durant l'any, essent la més important la del vapor *Conde Wifredo*.

Els beneficis líquids obtinguts durant l'exercici, deduint les amortitzacions reglamentàries, són de 447,456'17 pessetes i el repartiment es fa destinant 100,000 pessetes a fons de reserva; un dividend de 10 per 100 i la resta a compte nou.

Aquests dies les Drassanes Cardona llancen al mercat una emissió de 4,000 bons de 500 pessetes, a l'objecte de donar més impuls a les construccions.

ELS SEGURS MARITIMS

Comencem avui la publicació de la crònica de segurs marítims que apareixerà dues vegades al mes, la qual vindrà a augmentar les seccions d'informació comercial marítima que hi ha amb caràcter permanent a la revista.

POLISSES DE SEGUR MARÍTIM SOBRE MERCADERIES

Abans de la guerra, la pòlissa anomenada de la plaça de Barcelona, era utilitzada per les companyies espanyoles de segurs marítims establertes a la nostra ciutat i pels agents de companyies estrangeres que hi operaven. Era utilitzada també per la majoria de companyies i agències de la resta d'Espanya. Les seves condicions eren conegudes feia molt de temps pels comerciants que asseguraven mercaderies i per tots els que tenien relació i intervenció en el segur marítim. Podia ésser justament considerada, per tant, com la fórmula general i típica de pòlissa espanyola.

El desenrotllament dels negocis marítims a Espanya, i especialment, l'explotació de les primes elevades del segur de guerra, determinà primerament l'afluència de moltes agències de companyies estrangeres, i després la creació d'algunes entitats espanyoles de segurs marítims, la majoria de les quals varen introduir noves fórmules de pòlisses, en condicions que discrepen molt entre elles i es separen radicalment de les de la pòlissa d'aquesta plaça. S'arriba a donar el cas de que alguna de les noves companyies emplea pòlisses diferents per a la seva central i per a les seves agències.

Aquesta diversitat ha d'ocasionar necessàriament una gran desorientació als que hagin de contractar amb les companyies i ha de reportar un descrèdit al segur marítim espanyol, dificultant l'acceptació pel comerç internacional de les pòlisses de segurs expedides a Espanya.

La tendència en tots els països ha estat des de fa molts anys, encarrilar-se vers l'unificació de les condicions de segurs, arribant la majoria, els que es troben més avançats en tècnica comercial, a crear tipus nacionals de pòlissa uniforme.

A França s'usa actualment una fórmula de pòlissa molt recent, de data 15 de novembre de 1919, la qual ha substituït la pòlissa francesa de primer de gener de 1888. En la redacció de l'articulat del nou contracte, s'hi han introduït modificacions notables que mereixen que siguin estudiades detingudament pels nostres asseguradors. Unes tendeixen a fer més precisos i clars els seus convenis, a l'objecte de corregir antiguitats i d'evitar discrepàncies en la interpretació de les seves condicions. Altres tenen per objecte protegir els asseguradors contra abusos que dissortadament existeixen en el comerç marítim. Finalment hi ha altres modificacions que afavoreixen els assegurats; entre aquestes hi ha la de cobrir, dins de certs límits, els perjudicis dimanats dels conflictes socials moderns;

l'ampliació dels casos en els quals es respon d'avarria particular sobre determinades mercaderies, afegint als d'abordatge, incendi, varada i naufragi, el d'arribada del vaixell a un port per causa de via d'aigua que obligui a la descàrrega d'almenys tres quartes parts del carregament. També hi ha en favor dels assegurats l'equiparació a aquests cinc casos, per a les mercaderies indicades, dels accidents de força major durant la seva estada a terra i transport terrestre i, a més, la limitació de les franquesses en tots aquests casos.

Existeix també la pòlissa italiana de mercaderies. El Comitè de Companyies italianes de segurs marítims arribà a un acord, en sessions celebrades a Gènova el 15 i el 16 de novembre de 1910 i el 14 i el 15 de febrer de 1911, per a la redacció d'una pòlissa uniforme sobre mercaderies, la qual fou dipositada al tribunal civil de dita ciutat.

A Alemanya existien diverses condicions de segur. La pòlissa d'Hamburg, la de Bremen, l'anomenada «Rhenana» i la de la «Internationaler Transport-Versicherungs-Verband». S'entaularen negociacions per a la redacció de condicions uniformes que regissin els segurs de mercaderies en aquell país i pel mes de febrer de 1914 es va publicar un projecte que acceptava moltes de les modificacions recomenades per les Cambres de Comerç.

A Anglaterra és d'ús general la pòlissa del «Lloyd's» a la qual s'hi afegeixen clàusules especials també uniformes per a determinades mercaderies i carregaments.

Encara que a Bèlgica existeixen dues pòlisses, la de 1859 i la de 1867, discrepen molt poc l'una de l'altra, essent més generalitzat l'ús de la primera; pel que es pot dir que posseeix també aquest país un sol tipus nacional de pòlissa.

El tenen també Suïssa, Dinamarca, Noruega i Suècia.

Creiem, doncs, d'alta conveniència comercial que a Espanya es procuri arribar aviat a un acord, a quin efecte, ja fos per iniciativa dels Comitès d'Asseguradors, de les Cambres de Comerç o bé de la Comissaria de Segurs, s'haurien de convocar els representants de les companyies de segurs marítims per a nomenar una ponència que redactés una nova fórmula de pòlissa, que bé podria ésser la de la plaça de Barcelona modernitzada i modificada en tot allò que la fés acceptable per tots els asseguradors. Així es crearia la pòlissa espanyola de segur sobre mercaderies i d'això en resultaria enaltit el prestigi, no solament del segur, sinó, en general, del comerç espanyol. L'ús obligatori d'una pòlissa única no seria atemptatori contra la llibertat de contracte, puix quedaria la facultat de convenir entre els contractants modificacions i derogacions de les seves clàusules, que per ésser expressades en condicions particulars addicionals serien fàcilment apreciables per tots els que haguessin de posseir les pòlisses (o bé certificats de les mateixes en els quals solament consten dites condicions particulars), en les seves successives transaccions com documents de canvi en el comerç mundial.

Pèrdues de vaixells espanyols

Les pèrdues de vaixells ocorregudes durant el mes de febrer són les següents:

Barca *Condor*. Portava anteriorment el nom de *Caudor*. Vaixell de ferro construït a Southampton en 1884, de 2426 tones de registre brut. Convertit en pontó, serví de dipòsit flotant de carbó a Corcubión i Vigo fins l'abril de 1918, en què fou reconstruït a les drassanes de la Societat Espanyola de Construcció Naval d'El Ferrol. Anava aparellat de barca de quatre pals i fou equipat de nou per a la navegació, obtenint la primera classificació del Lloyd's. Sortí l'11 de desembre de Bilbao amb mineral cap a Fernandina i es va enfonsar el 16 de gener a 30 milles de Puerto Rico, a conseqüència d'una via d'aigua. Cal lamentar la pèrdua de sis tripulants, els quals moriren ofegats. Els trenta restants es salvaren i han arribat a la península a bord del vapor *Montserrat*. El seu armador era don Alexandre Navajas i pertanyia a la matrícula de San Sebastian.

Vapor de fusta *Carola*, de 275 tones de registre brut. Havia sortit de Tarragona a migdia del 11 de febrer amb destí a Màlaga, portant carregament de ciment. Naufragà al golf de Sant Jordi la matinada del dia 12 a causa d'una via d'aigua. Els seus armadors eren els senyors Bueno i Matutano, de San Sebastian.

Pallebot de fusta *Llobet Hermanos*, de 149 tones de registre. Fou destruït per un incendi que s'inicià a bord el 26 de febrer estant fondejat al port de València. Havia carregat 200 tones de benzina amb destí a Barcelona. Es varen perdre totalment carregament i vaixell. A l'enfonçar-se aquest quedaren a flor d'aigua més de 200 caixes de gasolina inflamades, les quals, arrocegadas pel corrent, comunicaren l'incendi a dues barcases i a diverses mercaderies dipositades al moll, entre elles bales de cotó procedents dels vapors *Carolina E. de Pérez*, *Vaarli* i *Namcaug*. També es varen encendre varis vagons de carbó descarregats del vapor *Edmonton*.

Dissortadament aquest sinistre causà a més pèrdues personals, resultant dos morts i varis ferits greus del personal del vaixell i obrers empleats a la càrrega. La benzina que havia embarcat procedia de la descàrrega del vapor norueg *Vaarli*, que el 13 de gener va sofrir, també al mateix port, un important incendi a les bodegues.

Era armadora del *Llobet Hermanos* la raó social del mateix nom i pertanyia el vaixell a la matrícula de València.

Salvament

El bergantí-goleta *Joaquin*, del qual es va dir que havia naufragat a primers de gener, fou trobat desmantelat, essent remolcat al nostre port, en el qual és fondejat.

Pèrdues de vaixells estrangers

Durant els mesos de gener i febrer el Lloyd's ha publicat la pèrdua dels següents vaixells i dels quals no es tenen més notícies des de les dates que s'indiquen:

Vapor suec d'acer *Peking*, de 3,507 tones brutes, construït en 1908. Sortí de Karatsu (Japó) cap a Hull el 31 d'agost de 1919. Estigué en comunicació radiotelegràfica el 2 de setembre.

Remolcador anglès d'acer *Samson*, de 232 tones,

construït en 1904. Sortí de Plymouth cap a Gibraltar el 9 de novembre de 1919.

Vapor anglès d'acer *Castor*, de 1409 tones, construït en 1904. Sortí de Singapor cap a Haiphong el 16 de novembre de 1919. Fou vist per un vapor el 26 del mateix mes.

Vapor pesquer anglès d'acer *Theban*, de l'any 1913, de 203 tones, que sortí de Grimsby el 8 de novembre de 1919.

Vapor anglès d'acer *Hauroto*, de 1988 tones, de l'any 1882. Sortí de Saigon cap a Hong-Kong el 26 de juliol de 1919.

Vapor anglès de ferro *Sorceress*, de 222 tones, construït el 1887. Sortí de Malta cap a Rotterdam el 21 de novembre de 1919, amb carregament de panses en sacs.

Vapor japonès d'acer *Argentine Maru*, de 5860 tones, construït en 1919. Sortí de Baltimore cap a Gothenburg el 31 d'octubre de 1919.

Vapor anglès d'acer *Constance*, de 209 tones, de l'any 1907. Sortí de Garston cap a Belfast el 18 de desembre de 1919.

La mateixa corporació ha anunciat la pèrdua probable també per manca de notícies, del pillebot auxiliar holandès *Kralingen*, de 434 tones de registre, construït en 1918. Sortí de Filadèlfia cap a Rotterdam el 4 de setembre de 1919.

La manca de personal

Referint-se a la manca d'oficials de coberta i màquina amb aptituds suficients, deguda al gran increment que han prè les flotes mercants en alguns països, diu la revista anglesa *Fairplay* del 19 de febrer: «Es indubtable que l'enorme augment de tonellatge de la Marina mercant dels Estats Units i del Japó, ha donat per resultat un risc no previst pels asseguradors. Aquest és el que es refereix al personal d'a bord. Ha estat impossible formar oficials i maquinistes aptes en número suficient i el resultat ha estat que els oficials i el maquinistes de molts vaixells tenen poca o cap pràctica del seu treball. Això explica probablement molts dels accidents ocorreguts, especialment en vapors americans, les màquines i les calderes dels quals han quedat inservibles. També és probable que la pèrdua d'alguns vapors japonesos pugui ésser atribuïda a la mateixa causa.

Els oficials i els maquinistes navals no adquireixen aptitud en sis mesos de treball intensiu en el litoral i necessàriament tard o d'hora s'han de trobar els resultats de la inexperiència.

AVÍS IMPORTANT

Les aglomeracions de treball d'impremta ens impediren que el «Número Extraordinari» sortís amb més puntualitat. Les mateixes causes han motivat la suspensió del número corresponent al 10 d'aquest mes. Estem segurs però, que els nostres subscriptors es consideraran compensats amb els dos darrers números publicats.

La sortida del primer número de La Marina Mercante queda aplaçada fins el dia 30 del corrent.

REVISTA DE NÒLITS

SITUACIÓ DE MERCATS :: ÚLTIMES COTITZACIONS

El prodigiós desenrotllament que el comerç i la indústria han experimentat als Estats Units en aquests darrers anys, produirà modificacions d'importància en el sistema econòmic que ha vingut regulant l'intercanvi de l'Univers. Pertorbarà principalment els països que caminen a la vanguarda del progrés.

Una manifestació d'aquesta pertorbació la trobarem en la indústria cotonera anglesa, la qual està justament alarmada davant la negra perspectiva del perill de descobert en el disponible d'aquella primera matèria. Temen que vingui un moment en què no puguin disposar de la suficient quantitat de cotó per alimentar els seus telers, i no precisament a conseqüència d'augment d'aquests darrers.

Nord Amèrica, estimulades les seves facultats de producció, en primer terme a l'objecte d'atendre les pròpies necessitats, augmentades aquestes per la càrrega feixuga del proveïment de guerra, i després per a aprofitar amb oportunitat unes circumstàncies immillorables i úniques que li permetien introduir-se amb facilitat als mercats consumidors amb mires a llur conquesta, intensificà la seva peculiar activitat dirigint-la vers noves direccions, creant, millor dit, improvisant gairebé importants indústries a fi de suplir el buit originat per la paralització de la producció industrial de les nacions en guerra. És per això que en algunes branques, Amèrica ha passat de país consumidor a proveïdor.

Una d'aquelles indústries intensificada durant la guerra és la textil, a conseqüència de la qual, lògicament, n'ha esdevingut un augment considerable en el consum de la pròpia producció de cotó i reducció de les disponibilitats d'aquell article per a l'exportació.

I és per això que els industrials anglesos preveuen futures dificultats en el proveïment de cotó, les quals s'agreuïran quan es presenti una mala collita, en quina circumstància els americans asseguraran primer que tot les pròpies necessitats.

Altre aspecte important a considerar és l'avençatjosa situació que per a la competència col·loca als americans l'arbitratge que posseeixen en el mercat del cotó per la seva condició de primer i principalíssim país productor del mateix.

Pot presentar-se el cas per a Anglaterra que no pugui atendre els seus mercats consumidors a conseqüència d'una vaga forçosa de major o menor magnitud.

Per a prevenir una contingència tan difícil proposen que s'intensifiqui per tots els mitjans possibles la producció en les seves colònies de l'Est i Oest africà, en les quals ja de temps s'hi venen efectuant assatjos amb bon èxit en alguns dels casos.

Últimes cotitzacions

Carbó

Anglaterra.

La considerable reducció de la producció i el retorn a les restriccions governamentals que s'havien vingut suavitzant, però que per la força de les circumstàncies han experimentat una nova recrudes-

cència, fan impossible les operacions lliures i pràcticament sotmeten el mercat en una inactivitat absoluta.

És una situació difícilíssima la que travessen els centres carboners britànics i de retop causa incalculables perjudicis a la navegació. És considerable el nombre de vapors que perden el temps miserablement, els uns en espera de torn de càrrega, altres pendents de la tramitació de llicències i també n'hi ha que esperen carboneig.

No és l'únic perjudici que s'experimenta el de la inamobilitat del tonellatge fondejat en els ports carboners, sinó que ha repercutit també la pertorbació en les estacions de carboneig. En la majoria d'elles hi ha hagut moments que han quedat gairebé exhaustes, originant per tant demores de consideració als vapors que hi han acudit per a reposar les seves carboneres.

Entre les darreres cotitzacions hi predominen les destinades a bases de proveïment. No hi ha cap operació registrada a Espanya.

Cardiff-Gibraltar, 50 s.; Alger, 62 s. 6 d.; Gènova, 71 s. 3 d.; Alexandria 80 s.; Port Said, 75 s.; Oran, 60 s.; Cabo Verde, 40 s.; Les Palmes, 38 s.; Dakar, 40 s.

Tyne-Rouen, 70 s.; Nord França, Còck, 97 s. 6 d. i Rouen, 95 s.

Nord Amèrica.

El mercat de carbó nordamericà també es ve desenrotllant en una situació especial originada pel ròssec de la darrera vaga, per la disminució de rendiment personal en el treball i per carència dels mitjans de transport terrestres adequats a les necessitats.

Subsisteix encara el sistema de llicències que dificulta les operacions, però la tendència és vers el millorament. Es considera ja coberta la càrrega pel tonellatge americà, disponible promptament i destinat i dedicat a aquest transport i s'espera que amb tal motiu els vaixells estrangers podran trobar col·locació al mercat amb més facilitat que fins avui.

Virgínia-Oest Itàlia, 24 dòlars; Marsella, 7,500 tones, 23 dòlars; Adriàtic, 6,500 tones, 28 dòlars; Buenos Aires, 13 dòlars.

Hampton Roads-Rio Janeiro, 4,410 tones, 15 dòlars; Buenos Aires, 2,526 net, 14 ½ dòlars.

Charleston-Oest Itàlia, 6,000 tones, 25 dòlars.

Cereals

Argentina.

Aquest mercat es mou en un ambient de calma. Les operacions de requisa per a Anglaterra se n'emporten quasi tot el moviment d'exportació.

En virtut de la demostració irrefutable dels armadors anglesos al seu Govern de que als nòlits de taxa que regulaven anteriorment els transports de requisa, que com se recordarà eren de 62 s. 6 d., resultava ruïnosa l'explotació dels vaixells pels seus armadors, des del passat mes de gener el Govern modificà els referits tipus, elevant els de l'Argentina quasi el doble, fixant el de Buenos Aires en 107 s.

6 d. i els dels ports d'amunt el Plata en 112 s. 6 d., igual que els de Bahía Blanca.

L'abundància de tonellatge nordamericà que amb carregament de carbó des d'aquell país va a l'Argentina, deixa assegurada la demanda del mercat de cereals al qual ens referim.

Els nòlits en operacions lliures oscillen entre els 180 s. i els 195, segons sigui el port de càrrega.

A part de les innombrables operacions de requisa per a l'Anglaterra a les quals ens hem referit, trobem entre les darreres, les següents cotitzacions:

Buenos Aires-Cartagena, s/s Torlak Skogland, 5/600 tones 200 s.; Oest Itàlia, 6,200 tones, 195 s.; Lisboa (amb opcions) 8,000 tones 180 s. Continent (entre Gibraltar i Rotterdam) opció Mediterrani 8,000 tones, 190 s.; Continent, s/s Ramon Mumbrú, 6,200 tones, Atlàntic francès o Anvers, 180 s. 7,000 tones 195 s.

Canadà i Estats Units:

Les diferències de canvi impedeixen a la Gran Bretanya l'adquisició de blats en aquest mercat. Per tal motiu no s'hi registra a penes moviment.

En els darrers dies es feren algunes operacions amb destí Oest Itàlia a base de 20 a 21 s. gr. des dels ports del Nord i a raó de 22 s. des dels del Golf.

Austràlia:

Aquest mercat no ofereix gaire interès puix que les operacions que s'hi realitzen quasi totes són a tipus de requisa el qual ha estat també modificat, passant de 105 a 150.

Mercat lliure: Per al Continent, 200 a 210 s.

Mineral

Aquest tràfec, per la seva índole, està íntimament lligat i supeditat al del carbó anglès, els trastorns del qual hi tenen ràpida repercussió.

Això justifica i explica la puja extraordinària en els nòlits d'aquesta primera matèria. Materialment, quasi bé suspesa l'exportació de combustible, s'han trobat els ports de mineral amb manca de la capacitat de transport que hi acudia en busca de carregament de retorn. Darrerament s'ha cotitzat Bilbao-Glasgow la crescuda xifra de 40 s.

A fi de millorar la situació dels importadors, el Govern anglès ha recorregut altra vegada als procediments de requisa de vapors, trametent en llast als ports de Biscaia un bon nombre de tonellatge que es trobava als ports de Gales en espera de càrrega.

En conseqüència és d'esperar una ràpida baixa en els nòlits.

Cartagena-Glasgow, 39 s.

Hornillo-Glasgow, 37 s. 6 d.

Almeria-Barrow, 35 s.

Melilla-Glasgow, 38 s.

Huelva-Garston, 32 s. 6 d.; Manchester, 42 s. 6 d.;

Hamburg, 50 s. i Estats Units, Rio Tinto terms. 14 s.

Santander-Ardrossan, 42 s.

Bilbao-Newport, 25 s. 6 d.; Glasgow, 39 s. 6 d.;

Meddlesbrough, 37 s.; Gragemouth, 40 s.; West Hartlepool, 37 s. 6 d.

Cotó.

Poques operacions conegudes.

Els últims nòlits publicats són de 175 centaus 100 lliures, Nova Iork a Liverpool o Manchester.

Per a Gènova, a 185 centaus i a 205 per a Marsella.

Extrem Orient

En aquests mercats hi ha relativa calma. Tenen preferència els vapors que reuneixen les millors condicions en capacitat cúbica.

Cotitzacions:

Bombai-Anglaterra, 135 s. pes mort; Anvers, 135 pes mort.

Calcuta-Dundee, lute, 170 s.

Rangoon-Marsella, arròs, entre 180 i 200 s.; Anglaterra, arròs, 200 s.

Saigon-França, arròs, 170 i 175 s.

Java-Anglaterra, sucre, 125 s., nòlit requisat; Continent, mercat lliure, 210 i 220 s.; Holanda, 155 s.

Vària.

Espart.—Almeria-Leith, 175,000 p³, a 110 s.

Sal.—Ivissa-Japó, 5,000 tones, 50 s.

Mineral zenc.—Bona-Baltimore, 25 s.

Fosfat.—Tunis-Kings Lyn, 45 s.

Asfalt.—Sicília-Buenos Aires, 84 s.

Sulfur.—Sicília-Lisboa/Oporto, 45 s.

Sabine-Manchester, 22 dòlars.

Time Charter.

Poca activitat en el mercat. El major nombre de demandes correspon al tràfec de carbó per a Nord Amèrica.

Tràfec carbó França, vapor 1,700 tones, 12 mesos, 71 s. 3 d.

Tràfec Mediterrani, vapor 1,786 net, 6 mesos, 30 s.

Tràfec europeu (Anglaterra - Holanda - Gibraltar) 1,400 tones, 12 mesos, 75 s.

Tràfec Argentina, 9,300 net, 6 mesos, 35 s.

Tràfec transatlàntic, 2,306 net, 6 mesos, 35 s.

Tràfec New York a Oest Amèrica, 6 mesos, 8 dòlars.

Tràfec general, 1,765 tones, 12 mesos, 75 s.; 5,500 tones, 6 mesos, 37 s. 6 d.; 7,500 tones, 12 mesos, 30 s.

UN COMITÈ SUEC DEL LLOYD'S REGISTER

L'impuls que el Lloyd's Register ha pres darrerament a França i els beneficis que ha reportat l'establiment d'un Comitè del Lloyd's Register a París, ha decidit a intentar la mateixa provatura a altres països del continent. Suècia ha estat la primera que ha seguit l'exemple de França en aquesta qüestió. No fa gaire temps que a Gothenburg s'ha creat el Comitè del Lloyd's Register, mitjançant el qual els interessos dels navilers, constructors i asseguradors tindran una representació que intervinirà en la classificació dels vaixells suecs. Amb la instal·lació d'aquest organisme tècnic controlador, es posa a la disposició dels interessos marítims de Suècia, la llarga experiència i els vastos coneixements del Lloyd's Register, i es dona accés a la comunitat dels clients d'aquests a aquesta organització estesa per tot el món, de la qual des d'ara el Comitè suec en serà un factor importantíssim.

Feia anys que es discutia la classificació dels vaixells suecs, però fins ara fa un any no es començà de donar alguns passos definitius en aquest sentit; per la tardor passada una comissió de constructors navilers i asseguradors suecs es dirigí a Londres per entaular positives negociacions amb el Lloyd i d'aquesta entrevista en nasqué el projecte d'establir a Suècia un Comitè igual al que funciona a París.

El prestigi de les persones que constitueixen aquest Comitè és la millor garantia del seu èxit i de la positiva eficàcia que per bé de la marina sueca pot assolir.

LEGISLACIÓ MARÍTIMA

Marina mercant

Disposicions relatives a la Marina mercant, publicades durant el mes de febrer:

Referents a la post-guerra.—Per nota de l'Ambaixada anglesa es fa conèixer la decisió per la qual les persones pertanyents als districtes ocupats de Schleswig, Allenstein i Danzig estaran sota la protecció britànica des del moment en què es ratifiqui el Tractat de Versalles (*Gaceta* del 2).

—A la *Gaceta* del dia 8 apareix el nòlit per transport de blat durant el mes de febrer.

—Per reial ordre de 7 de febrer es fa pública la satisfacció produïda pel comportament de la Marina mercant espanyola durant la passada guerra. (D. O. núm. 40, dia 19).

—A la *Gaceta* del dia 16 hi apareix la Llista de les mercaderies que poden importar-se i exportar-se a Bulgària.

—El Govern de Bulgària decideix autoritzar, com a assaig, la importació de totes les mercaderies, no prohibides, sense el previ requisit de l'autorització. (*Gaceta* del 23.)

—Poden exportar-se sense llicència, des d'Anglaterra cap a Espanya totes les mercaderies que no figurin en la llista que es publica. (*Gaceta* del 23.)

—El «Tribunal de Preses» francès ha iniciat l'expedient relatiu a la captura de les mercaderies descarregades dels vapors *Nuevo Ampurdanés* i *Almanzora*. (Id., id.)

Caixa Central de Crèdit Marítim.—A la *Gaceta* del dia 6 s'hi publica el Reglament pel qual s'ha de regir.

Drassanes de Catalunya.—Per reial ordre del 25 es disposa que el tinent coronel de l'Armada, don Josep J. Togores, encarregat de la inspecció i reconeixement de materials, visiti les Drassanes Minguell i les de Tarragona, informant si estan en condicions per a poder construir vaixells i altres particulars. (D. O. núm. 48, dia 28.)

Dipòsit franc de Barcelona.—Per R. O. de 9 de febrer s'autoritza al Consorci del Dipòsit franc per arrendar l'explotació del seu funcionament a la Societat «Crédito y Docks de Barcelona» mitjançant les condicions que en la R. O. hi consten.

—La *Gaceta* del 18 publica un reial decret autoritzant al ministre d'Hisenda per a presentar a les Corts un projecte de llei sobre expropiació de terrenys necessaris per al projecte d'instal·lació definitiva del Dipòsit franc de Barcelona.

Dies de navegació.—D'acord amb l'informe de la Junta consultiva, no es computen com dies de navegació als pilots i maquinistes embarcats en el *Delfin*, els que dit vaixell permaneix a la rada de Larache i Tànger. (D. O. núm. 27, dia 4.)

Embarc de fogainers habilitats.—Les Comandàncies de Marina poden autoritzar-lo per un sol viatge a les places de tercer maquinista, si en el port no hi han segons maquinistes disponibles. (D. O. núm. 34, dia 12.)

Examen per a capitans i pilots.—No hi ha lloc a fer les modificacions demanades per l'Associació de capitans i oficials de la Marina mercant de Bilbao (D. O. núm. 39, dia 18).

Emigració.—Havent aparegut amb equivocacions la R. O. publicada a la *Gaceta* del 30 de gener referent a l'autorització concedida a Companyies estrangeres per al transport d'emigrants, a la *Gaceta* del 13 es reproduceix esmenada.

—Mitjançant el pagament de 2,500 pessetes es concedeix patent per a transport d'emigrants a la «Navigazione Generale Italiana» de Gènova (*Gaceta* del 16.)

—El Govern del Canadà dicta disposicions regulant la immigració en aquell país (*Gaceta* del 14).

Indult.—Per R. O. publicada a la *Gaceta* del 9, s'aclara el R. D. de 12 de setembre de l'any passat, en el sentit de que l'amnistia o indult atorgats als delictes per deserció s'extén als mariners mercants que hagin desertat a Espanya o a l'estranger.

Pèrit inspector de Bilbao.—Per R. O. de 7 de febrer es nomena per aquesta plaça el coronel d'enginyers de l'Armada D. Gonzalo Rubio Muñoz. (Decret ordre núm. 32, dia 10.)

Reglament per a la construcció de vaixells per a passatge.—L'expressat Reglament aprovat per reial decret de 12 de novembre passat es publicarà al *Diari Oficial del Ministeri de Marina* per disposició del dia 6. (D. O. núm. 30, dia 7.)

Sanitat.—Es recorda als ajuntaments l'obligació de complir el que hi ha legislat respecte les mides per a evitar malalties epidèmiques, contagioses o infeccioses. (*Gaceta* del dia 3.) Aquesta disposició, per sa importància, mereix més àmplia exposició, que farem en el número vinent.

EL TONELLATGE NORD-AMERICÀ

Segons la última publicació de la «Guaranty Trust Company», de Nova Iork, que concorda amb l'estadística del «Bureau of Navigation of the Department of Commerce», el total de la flota americana en 1.^{er} de gener de 1920 era de 28,731 vaixells, amb un conjunt de 15.441,786 tones de pes brut. En 30 de setembre de 1919 el total era de 28,122 vaixells amb 14,174,588 tones. Dels 6 o 9 vaixells que es sumaren a la xifra anterior en els tres mesos que finiren en 31 de desembre de 1919, la partida corresponent als vapors de navegació d'altura fou augmentada amb 250 vapors de 1,000 tones o més, que sumen 1.101,692 tones de pes brut. En 1.^{er} de gener, els vaixells de 1,000 tones o més eren 2,584 sumant 9.588,787 tones de pes brut, dels quals el Govern dels Estats Units representat pel Shipping Board, n'adquirí 1,465 equivalents a 5,940,742 tones de pes brut, o sigui el 62 per 100.

El Bureau també signa que durant l'any 1919, les drassanes particulars del país construïren 2,338 vaixells amb 4.213,891 tones de pes brut, els quals, oficialment, han restat en mans de naviliers americans. Les drassanes dels Estats Units també han construït 25 vaixells amb 44,250 tones de pes brut per cases estrangeres, la qual cosa dona un total de 2,363 vaixells de 4.258,141 tones de pes brut en dotze mesos.

Els treballs fets fins ara

Cap a les darreries del 1918, a mitjans de novembre, hom vegé com uns obrers muntaven una caseta d'aquestes que arreu on hi treballen brigades d'obers hi ha instal·lades per a guardar les eines. Heu's aquí la primera manifestació de que s'anaven a començar les obres del port de Vilanova tant de temps esperat i desitjat.

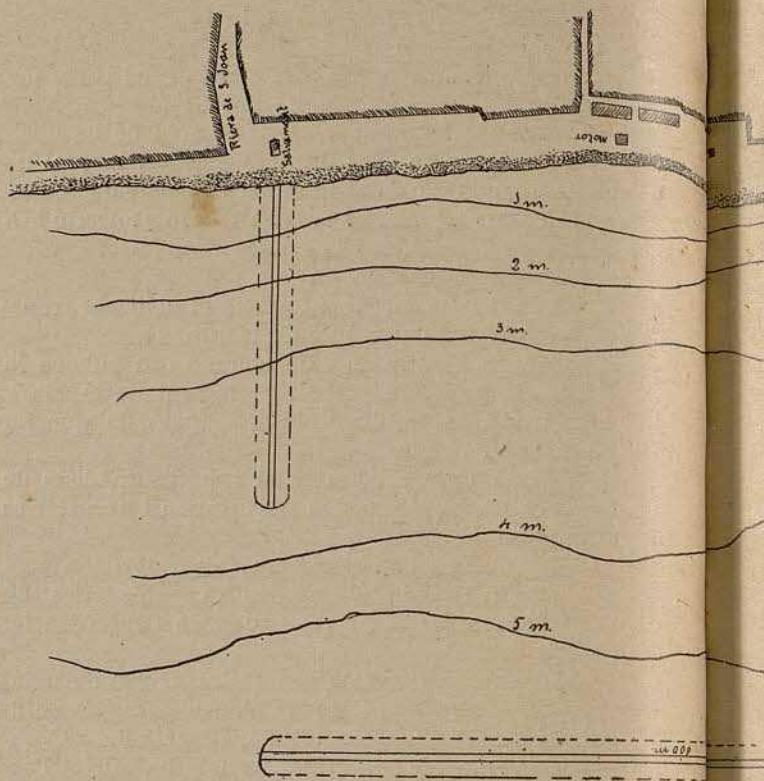
Tot seguit veiérem arribar vagonetes amb llurs corresponents carrils instal·lant-se una via que circumdant la coma o promontori en el qual hi ha el farell, anava a una explanada vers l'ermita de Sant Cristòfol; i als pocs dies, l'estridència de mantes barrinades, atreia cap aquell indret munió de gent per a contemplar el fonament de la floreixensa i importància que anys a venir tindrà Vilanova.

El poder extreure la pedra d'aquest indret ha estat un gran aventatge: en primer lloc un estalvi de jornals molt considerable que s'haurien hagut d'invertir en l'instal·lació de la via fins al Puig-Montgrós (dos i mig quilòmetres) per a obtenir bona pedra. Però ara, gràcies a les condicions proposades pel propietari dels terrenys de Sant Cristòfol senyor Soler, s'obté una pedra excellent, s'extreuen uns blocs magnífics i cap a la fi tindrem un passeig marítim tallat a la roca i serpejant per les abruptes costes, que serà una delícia pel passejant, s'estalviaran molts desgraciats accidents i es facilitarà l'urbanització d'aquella gran explanada en la qual segons tenim entès, s'hi muntaran varis xalets com a Ribes Rojes.

Amb la primera pedra arrencada es procedí a planejar el camí antic que voreja la costa, reforçant-lo en els terraplens i protegint-lo on el llepen les ones; i simultàniament es construïa un pont de sis ulls d'uns 27 m. per 3 i mig que salva el pas de les vagonetes per damunt el torrent de Santa Magdalena o de l'estany, lligant la pedrera amb la platja des de la qual arranca l'escollera.

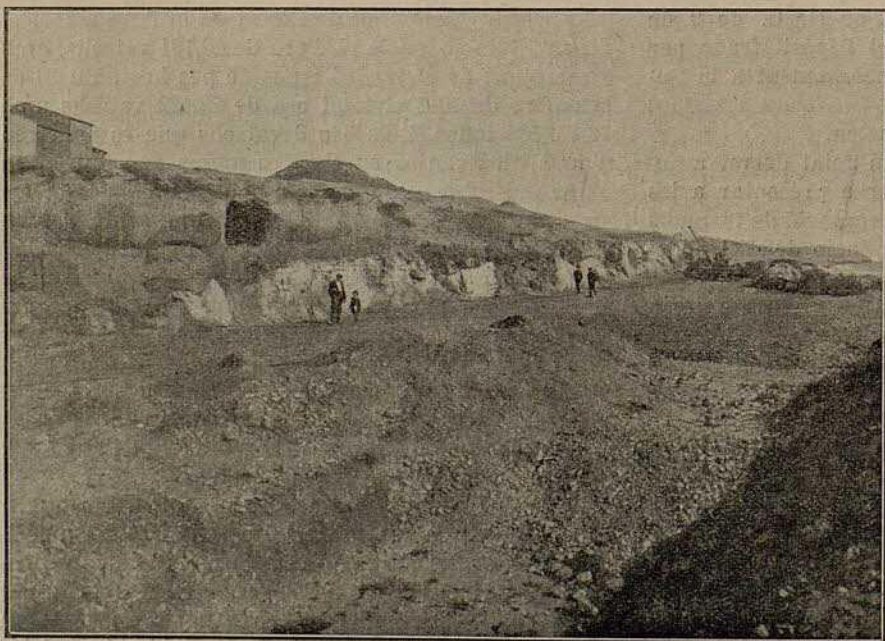
Al principi hi treballaven uns 70 obrers que anaven acumulant pedra, obrint un gran solc on hi colgaren un bloc collosal d'unes 175 tones fet de pe-

EL PORT DE VILOVA

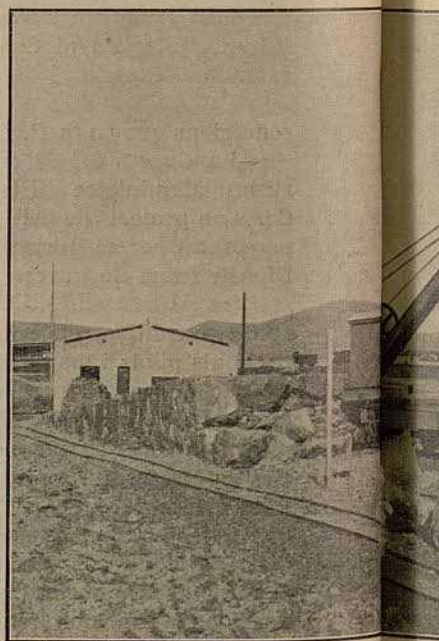


Plànol del port de Vilanova (N)

dra engrunada i ciment; tot seguit es muntà un gran cobert al peu mateix de les obres i tocant al pont, per a substituir aquella primera caseta d'obres públiques per a magatzem de materials i les ferramentes, en unes petites oficines. S'instal·là l'aigua potable muntant-se poc després dues grues, una de 3 tones a la pedrera i una altra de 10 tones al peu del

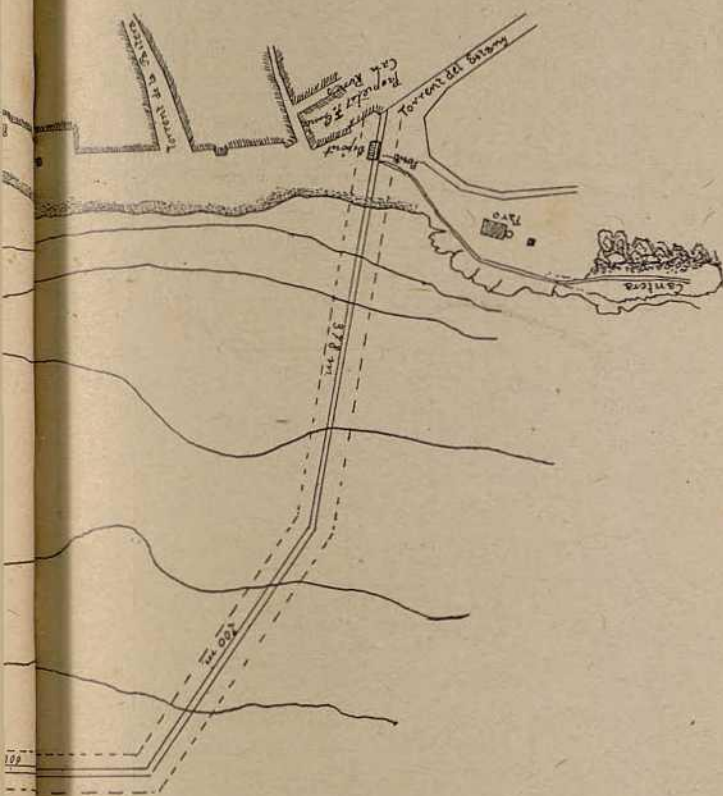


La pedrera



Construcció de Vilanova

VILANOVA I GELTRÚ



de Vilanova i Geltrú (No és oficial)

moll. En principi s'arrencaven unes 70 tones de pedra diàries.

Com que les pessetes consignades, l'Estat les subministra amb contagotes, quedaren paralizades les obres bastant temps fins que el nostre digníssim Diputat senyor Bertran i Musitu, que és l'ànima del port de Vilanova, en pogué arrencar unes quantes

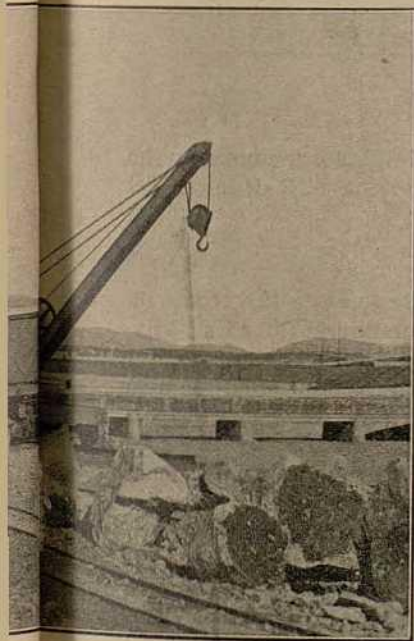
més i es reprengué el treball, però com que això ha passat mantes vegades, en tornar a treballar s'ha reduït el personal.

Després d'aquell primer bloc se'n construïren altres quatre més d'iguals i amb això ja s'arribà on llepa l'onada i des d'aleshores s'ha continuat l'escollera amb blocs de roca. Fins a la data es porten colgades unes 30,000 tones de pedra, que en total fan uns 80 metres linials de macís que juntament amb el terraplè on arrenca, fan uns 130 metres construïts dels 378 que ha de tenir la primera alineació i per a la qual hi ha consignades les 500,000 pessetes.

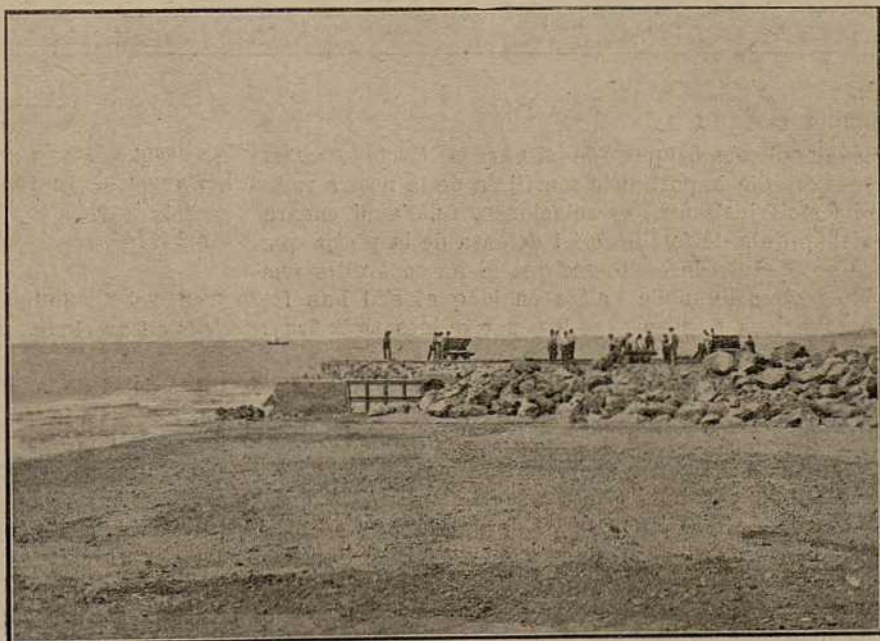
Ara solament hi treballen uns 25 obrers estraient-se només que de 33 a 40 tones de pedra diària. S'està construint la defensa de Llevant que ha de muntar 2 metres damunt l'escollera amb el talús corresponent. Es parla d'instalar-hi l'electricitat, sobretot per poder moure les grues i demés aplicacions que estalviaria obrers i es podrien dedicar a altres operacions de més rendiment. El moll sempre és visitadíssim i tothom desitja vivament que no s'aturi la construcció pels grans aventatges que a tots ha de reportar. Darrerament s'ha obtingut una petita consignació que permetrà la continuació de les obres.

El plànol que publiquem, no és oficial, però respon a la orientació que seguirà l'enginyer senyor Ortega, d'obres públiques, qui és el director d'aquestes obres.

El port, en combinació amb el ferrocarril de M. S. A. i, sobretot, amb el secundari projectat i que comunicaria amb més de 60 pobles, seria veritablement «el port del Penedès i la Segarra». Aquest port constituirà un lloc segur pels navegants i els pescadors. Tant interès té la construcció del port de Vilanova i Geltrú, que fins que les nostres costes no comptin amb uns quants ports com aquest, no serà possible el desenrotllament de la pesca i les exportacions dels nostres productes tampoc assoliran la màxima intensitat i les facilitats que els hi són necessàries per a que els productes puguin ésser embarcats directament del punt de producció al de destí.



rucc de Llevant



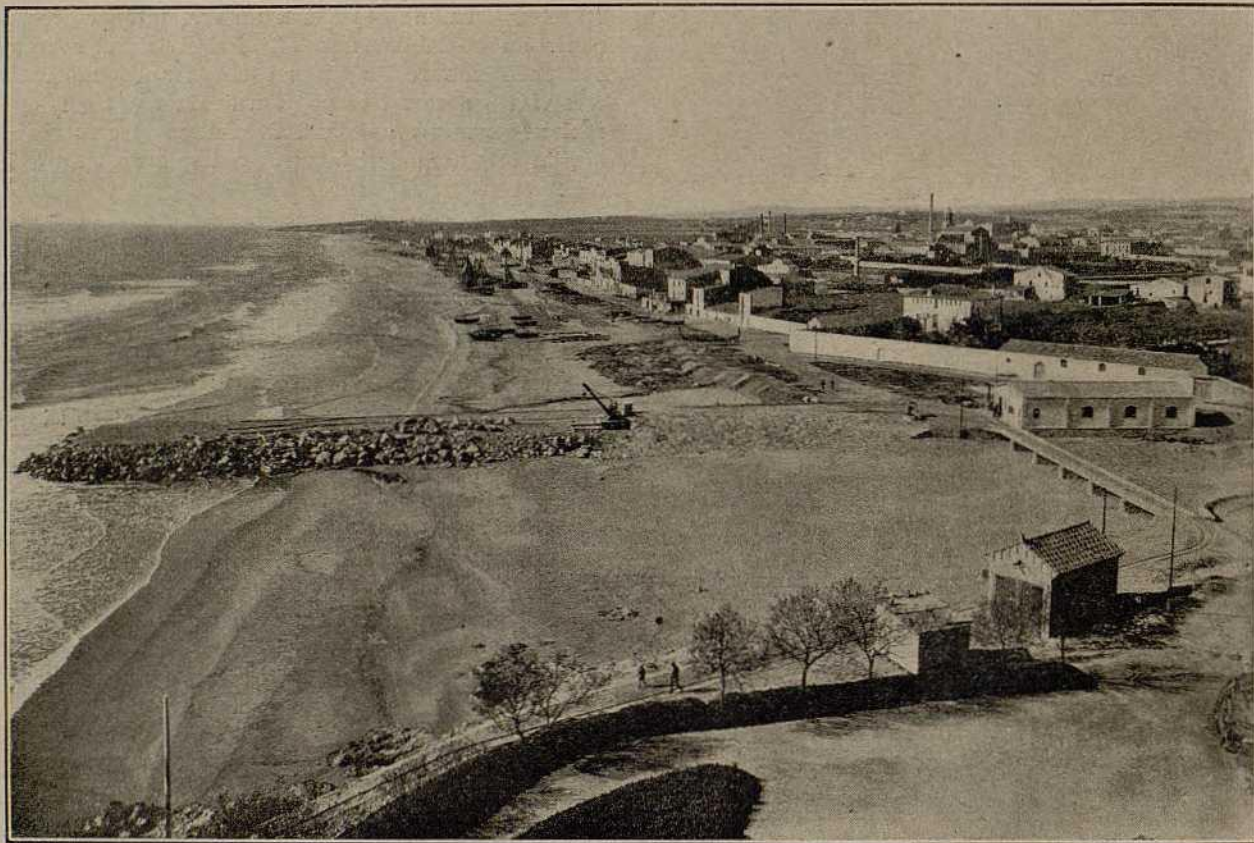
Un detall de l'espigó de Llevant al primer semestre de 1919

Notes històriques

Els historiadres que s'han dedicat a esbrinar l'origen de la importància marítima de la nostra platja, estan d'acord en afirmar que molts segles abans de la fundació de Vilanova, era llur platja un port famós pel tràfec dels cartaginesos, en el qual fondejaven llurs nombroses naus de gran port tant pel comerç de la vella Cartago (que com Ptolomeu també afirmen que estava on és avui la ciutat del Penedès), com per l'aprovisionament de l'antiquíssima i important ciutat d'Olèrdola.

Entre moltíssims arguments que aporten els esmentats historiadres, després de mantes visites d'inspecció fetes amb acreditats arqueòlegs sobre les afir-

Essent senyor de l'esmentada Universitat En Bernat de Garcia, cunyat del rei En Pere III, els oficials del rei no permeteren el tràfec marítim de nostra platja amb el pretext d'estar el castell separat de la Reial Corona. Així passà molt temps, però en havent ocupat el tron la reina Na Violant, els patricis de Cubelles i Vilanova li pregaren fes recordança al seu august marit del privilegi que el rei Pere havia concedit a aquesta Universitat i les raons que la restringiren; i gràcies a donya Violant, el rei En Joan I, no considerant separada de sa Reial Corona la Universitat de Cubelles i Vilanova, encara que fos feudal, amb lletres datades a Vilafranca del Penedès a 20 de gener de 1388 aprovà i confirmà aquell privilegi



Vista de la platja de Vilanova i estat actual de les obres de l'espigó de Llevant

macions categòriques de situar la *Cartago vetus* junt amb la importància marítima de la nostra rada que molt justament es relacionen, és, l'avui encara visible línia de fortificació i defensa de la platja que es pot deduir de les torres que hi ha separades uns 700 metres l'una de l'altra en la qual s'hi han fet excavacions mantes vegades, per quines troballes i manera de construcció de les mateixes s'afirma foren fetes i utilitzades pels fenicis i cartaginesos.

Des de l'existència de Vilanova hom pot trobar en els arxius documents interessantíssims: Amb data 2 d'agost de 1340, En Pere III de Catalunya i IV d'Aragó, concedí a la Universitat del Castell de Cubelles i Vilanova la mercè de poder desembarcar blat, queviures varis i altres espècies que estava privat fer-ho en molts pobles similars i de més importància de la costa.

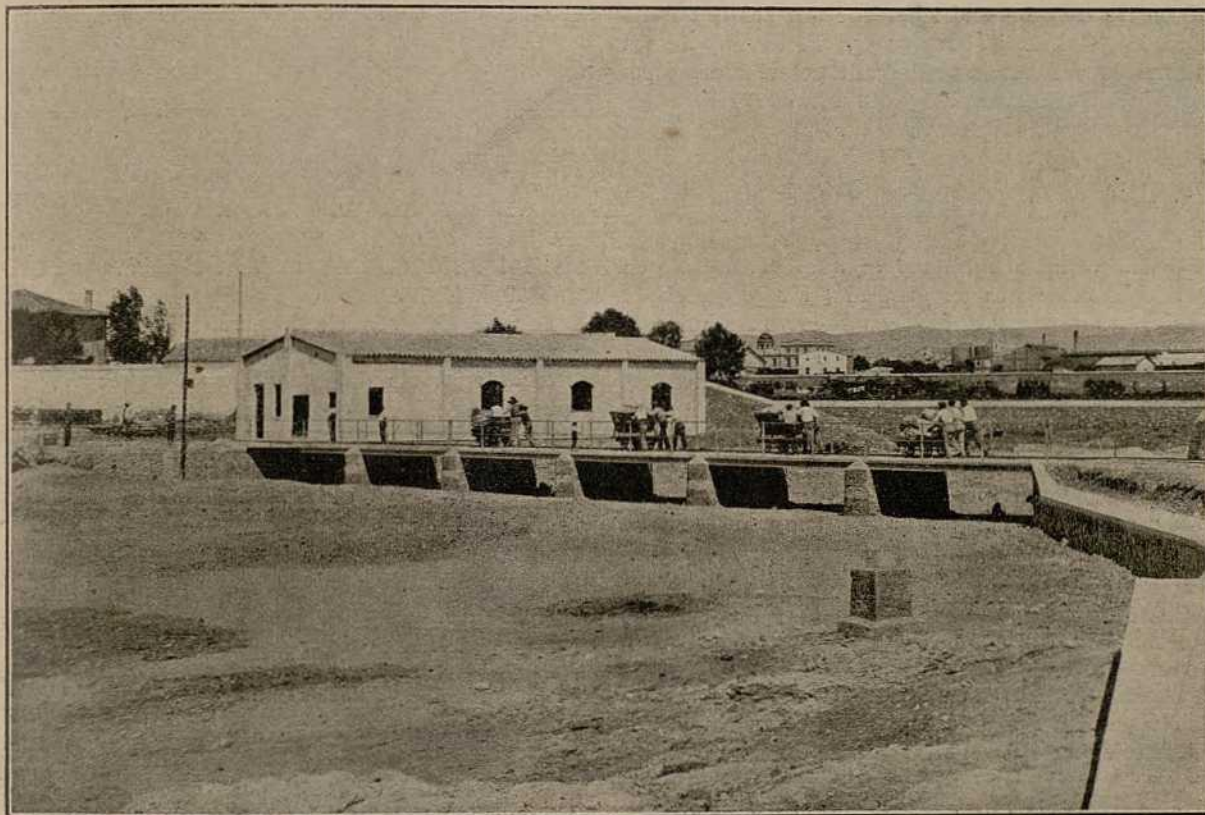
que tenien els de Cubelles i Vilanova, acreditant-ho unes lletres datades a Barcelona el 3 de març del mateix 1388.

El rei En Felip III, el 3 de juny de 1599, concedia des de Barcelona, a la Universitat de Cubelles i Vilanova i Geltrú exportar, fins i tot fora Catalunya, 100 pipes de vi de la pròpia collita. Hom creu que això fou l'inici de la gran indústria de fer bocois i exportació de vins que durant moltíssims anys, abans de l'establiment de les fàbriques i també després, donà a Vilanova una empena formidable a la seva vila i a l'enriquiment de tothom, els amos amb gran negoci, els obrers per molta feina i ben pagada. Durant molts anys el comerç de vins era de poca importància fins que trobem de cop i volta que en 1845 s'embarcaren en nostra platja 24,000 pipes de vi i 6,000 d'aiguarent. L'any 1860 es varen embarcar ja

50,000 pipes de vi de tota la comarca del Penedès. Pensant un moment en ço que representa la xifra de 200,000 càrregues de vi, la majoria magatzemat en les grans fines, cups i cellers que prop la platja hi havia; la importació d'un milió de dovelles per a muntar bocois; les mil tones de carbó per a les nombroses fàbriques de teixits que totes anaven pel vapor, es pot calcular el moviment i tràfec que devia haver-hi a la nostra platja, que era visitada per estrangers de totes les races. En l'any esmentat del 1860 es va registrar la considerable entrada de més de 1,000 embarcacions.

Aquesta és la causa millor per comentar i avalorar l'esperit treballador de la nostra raça i dels nostres

Romeu, Janer, Vidal i molts altres vilanovins molt respectables, també han estat coneguts i universalment estimats des de tan llunyans temps en tot el litoral de la península ibèrica i en molts ports de l'estranger i colònies. Per aquests temps els pirates sarraïns infestaven el Mediterrani i a l'objecte de defensar les nostres embarcacions i la costa, en l'any 1687 es construïren mantres fragates, que juntament amb altres de la costa, els posaren a ratlla. Referint-se a aquestes gestions, diu, en Narcís Feliu de la Peña: «Els vilanovins feren renàixer les antigues glòries i victòries marítimes de la nació catalana, infundint un pànic tan gros als moros que no s'han atrevit més a costejar aquests mars amb ses fraga-



El pont sobre el torrent de l'Estany, el magatzem de les cines i les oficines

compatricis avantpassats, establint aquell importantíssim comerç amb les Amèriques, anant i venint, menyspreant les privacions i dificultats de la navegació d'aquell temps per a portar a casa el fruit de ses suades, per augmentar el nogoci uns, altres per esmerçar la part sobrant de ses ambicions per a la formació d'una renda. D'aquest fet en són les obres i les institucions i progressos que ha realitzat la nostra vila en breus anys.

* * *

En els segles XVII i XVIII els fills de Vilanova i Geltrú prengueren gran part en nostra Marina reial i mercant fent-se memorables per son esperit valent i emprenedor i gran constància que sempre han estat els preuats distintius dels fills de la costa catalana. En Coroleu (1878), diu: El noms de Ballester, Moragas, Rossell, Millé, Escofet, Gassó, Roviroso, Coll,

tes, bergantis i barques». Entre les moltes gestes que es conten de les fragates vilanovines, s'ha de fer esment del fet d'una d'elles que a 16 de març del 1696 va rendir a una fragata mora amb sos 30 tripulants i son capità (H. de V. del P. Gori), i d'altra gesta, també molt notable, d'altra fragata que essent bloquejada la ciutat de Barcelona i vigilat son port per l'esquadra francesa, s'introduí al port assortint la plaça de gran quantitat de queviures (això pasava l'abril del 1706) (H. de V. de J. Coroleu). També diu en Coroleu, que les nostres fragates (1697) prengueren part en la guerra contra França.

Dies penosos passaren els nostres marins quan es trobaven sorpresos pels moros que compareixien en nombre fabulosament superior, i després de lluita tènica queien presoners; en l'any 1751 els PP. Mercedaris en rescataren 12, de nostra vila, a Alger. Entre el 1768 i el 1769 els esmentats PP. en redimiren 11 en metàl·lic (costaren 8,940 pesos forts), i 17 a canvi de presoners moros que teníem aquí.

* * *

Abans que la marina mercant de la nostra platja prengués direcció vers les Amèriques, es comptaven moltes embarcacions de petit port pel tràfec de cabotatge fins a França i Itàlia; després n'hi hagueren menys, però de més tonellatge i així es veu com en l'any 1790 es registraven 61 embarcacions (16 de 250 tones; 15 de 20 i 30 de pesca).

En la «Guide des négociants» publicada a Montpeller en 1793 per M. Laurent Lipp, tractant de donar dades estadístiques referents a 126 poblacions d'Europa, Àsia i Àfrica, s'hi llegeix ço que segueix: «Vilanova.—Població marítima, situada a la costa occidental, a 9 lligües O. de Barcelona, considerable per son comerç d'exportació i pel que fan sos habitants a Amèrica, Galícia i altres parts. El terreny de sos contorns és extremadament fèrtil pel vi clar, espe-

cialment Cubelles i Ribes... Per regla general s'exporten anyalment unes 300 pipes de macabeu i xarello a Rússia, Flandes i el Bàltic i de negre unes 8 o 9 mil pipes a diferents indrets de l'estranger. També exporta, Vilanova, de 6,500 a 7,000 pipes d'aiguardent propi del Penedès. S'extén després en les robes que aquí es fabriquen, etc.» Més endavant publica l'esmentat autor, un quadre estadístic del comerç de vins catalans i d'aiguardent, situant Vilanova, després de Reus, en importància.

És d'aquest temps el nostre compatriç En Ceferi Ferret i Torrents. Fou auditor de la província i Tercí naval de Barcelona i Honorari del Departament. Publicà en 1819, entre altres obres importants seves, una «Exposición de las causas que más han influido en la decadencia de la marina española».

ANTONI PUJOL

MERCAT DE CARBONS

No deixa de tenir interès la nota favorable que a les idees laboristes en general i als projectes de les empreses mineres exposats en diverses Junes d'accionistes a Liverpool, Glasgow i Càrdiff, donà el text del discurs de la Corona, llegit al Parlament anglès i relacionat amb la qüestió de la indústria minera de carbons. Aquest text diu: «Els dificultosos problemes plantejats per causa de les condicions actuals de la indústria minera de carbons, han d'ésser resoltos sense pèrdua de temps sobre fermes bases. Aquests problemes exigeixen imperativament la més ràpida i efectiva atenció de la Cambra. A part de les mides preses (Emergency Bill), per liquidar els convenis financers dels propietaris de mines per oposar-se a les condicions anormals d'actualitat, el Parlament haurà de tractar de l'adquisició per l'Estat de les regalies sobre les mines no tan sols per millorar les condicions de les àrees mineres, sinó també per l'esdevenidor de la indústria en favor dels interessos generals del poble».

Per l'estadística dels rendiments d'una gran empresa minera, veiem que després de pagar religiosament l'impost d'excés de profits, el d'utilitats i les despeses extraordinàries del treball de les mines, ha obtingut un profit net, per 1919, de més de mig milió de lliures esterlines, profit molt més inferior que el de l'any 1918 en què pagaren les accions a més d'un 18 per cent. Aquesta empresa produí quatre milions de tones i els Directors es queixen de l'alça de preus del material de treball de mina i del poc treball o rendiment dels obrers del *patent full* o briquetes.

El discurs real tracta de posar en millors condicions les Companyies, poderoses com l'anterior, o bé imitant l'acció del Rei d'Itàlia, vol afavorir els interessos del poble miner fent donació de terres per edificar cases barates?

Les últimes estadístiques del port de Càrdiff, compreses importacions i exportacions, en 1919, arriben a 8.640.000 tones, de les quals 7.180.000 són exportacions, en sa majoria carbó, cok i briquetes (6.990.000) o sigui 428,860 més que en 1918. També Newport va poder exportar 5 milions de tones de

carbó i 2,750 de cok, amb una minva comparat amb 1918.

Des de 1920 segueix imperant la teoria del govern de sacrificar l'exportació al Continent sense evitar, degut als dolents transports ferroviaris, la desorganització del proveïment de l'interior anglès.

Per la mala condició de les zones mineres d'Escòcia i Llevant anglès, Gales ha de contribuir al remei de totes les deficiències, així com ha d'assortir els *bunkers* marítims abans assortits per les mines del Nord. Aquesta raó evita que es puguin acomplir els tractes amb els països importadors dels continents europeu i Sud americà. Els preus pagats per a l'exportació són molt sostinguts, pagant-se 115/— els grans, 90/— els petits, els coks a 140 i les briquetes a 126 pes brut port de Gales. Posats a Espanya (port Mediterrani), es calcula de 180 a 190 xelins, preu cif. tonellatge anglès.

El «Board of Trade» o Ministeri de Comerç, segueix organitzant-se a mida de les necessitats. Ultimament ha quedat constituït pels següents Departaments: Marina mercant; Relacions comercials i Tractats de comerç; Indústria i Manufactures; Propietat industrial; Força, Transports i Economia; Fallides, Societats, Companyies i Estadística. Altres departaments temporals que subsisteixen són: «Profiteering Act» (assumptes i reclamacions contra els agavelladors); Exportació i Crèdits; Proveïments de fustes; ídem de Carns; Comissió liquidadora de les *debles emergents*; Reparació de danys de guerra.

Complementaris són els Departaments del «Overseas Trade» (Comerç transatlàntic, desenrotllament i ajudes), i el «Coal Mines» (Mines de carbó). El primer comprèn les seccions estrangera, nacional, Regne Unit, exposicions, serveis transatlàntics, i fundacions de cases colonials a Anglaterra i d'ell depenen els còsols i els comissaris de comerç (Trade Comissions).

El Departament de Mines de Carbó és independent del Ministeri de Comerç i conté les seccions de Producció, Comerç, Hisenda, Llum i Carbó domèstic. El «Controller» o director és per dret consultor

del Ministeri de Finances. A més té intervenció en el Consell administratiu del Ministeri de Comerç i al B. T. A. C. o Consell Consultiu del M. de Comerç, integrat proporcionalment per propietaris de mines, consumidors i obrers, el qual acaba de pronunciar-se oposat a la nacionalització o municipalització de les mines de carbó, malgrat la propaganda del diputat miner Mr. Lund.

Informacions de Brusselles donen per esclatada la vaga de miners belgues. A Brusselles varen congregar-se el desembre passat els delegats miners i al tractar-se de les noves mines descobertes poc abans de la guerra, una a la Campine (Limbourg) i l'altra al Sud de l'Hainaut, votaren la demanda al Govern de que les nacionalitzés indemnitzant llurs descobridors ja que els esmentats dipòsits de carbó industrial, que tant marquen a la indústria belga, són de gran importància econòmica per l'esdevenidor. El Congrés adoptà les següents proposicions: que el Govern no concedeixi més extensions de drets sobre les mines; la creació de la Comissió encar-

regada de l'explotació de les noves mines, essent representats el Govern, el consumidor i l'obrer de mina per parts iguals; i per últim, que en fes una inspecció i revisió de preus per limitar els profits. Es prengué en consideració pel cas de vaga, no treballar els dilluns i dijous de cada setmana, permetent així poguer prolongar la vaga i fer-la més efectiva.

El nou Estat de Polònia necessita pel consum general 13 milions de tones de carbó, no produint-ne, per ara, més que 5 milions i mig. L'Alta Silèsia, que pot produir a prop d'un milió, produeix tan sols un 30 per cent i el Districte de Jeschen un 75 per cent, essent causa del descens de rendiment la completa desorganització de la xarxa ferroviària. Les mines de Dombrowa, Krakow i Kanwin tampoc treballen normalment. En canvi Polònia posseeix a la Galitzia (abans austríaca), més oli combustible que pot necessitar l'Europa Central, amb les fonts de Boryslaw, descobertes en 1898 i avui cobertes d'embarques productores de petroli, gasolina, parafina i oli lubricant.

EL PERSONAL MARÍTIM

Un conflicte a Marsella

El principi d'autoritat del capità

El dia 17 de febrer es va produir a Marsella, a bord del vapor *Provence*, un incident que podia haver ocasionat una vaga general dels inscrits marítims d'aquell port.

Al moment en què el *Provence*, que pertany a la «Société générale de Transports Maritimes», anava a emprendre viatge, la tripulació exigí el desembarcament d'un senegalès, que estava a les ordres del maquinista com a untador. El capità refusà donar satisfacció a la tripulació, i aquesta, en bloc, desembarcà, negant-se a sortir. Per solidaritat, els mariners del vapor *Sidi-Brahim*, de la mateixa Companyia, també desembarcaren, malgrat que havien de sortir aquell dia cap a Oran, portant 400 passatgers.

El secretari general del Sindicat dels inscrits marítims féu públic totseguit un comunicat pel qual posava a la Companyia a l'index i prohibia els mariners que embarquessin en cap vaixell de la mateixa.

En una nota que publicà la premsa, el secretari dels inscrits, exposava el punt de mira del Sindicat: «No és pas una qüestió de raça—deia—sinó de principi: preferim veure al lloc d'aquest senegalès un dels nostres companys blancs».

De llur costat, els capitans i els maquinistes es reuniren, protestant contra les exigències del Sindicat dels inscrits, els quals tendien no res menys que a substituir, a bord, l'autoritat dels inscrits a la seva: «Responsables de la seguretat del vaixell, entenem ésser lliures com ens conferiex la llei, d'escollir el personal».

El dia 20 s'arribà a una solució. Es reuniren el prefecte de les Boques del Ròdan, el secretari general del Sindicat de Capitans, el president del Sindicat de Maquinistes i el secretari del Sindicat d'inscrits marítims. El prefecte féu una crida a la conciliació i

al patriotisme dels uns i dels altres, declarant que s'havia de trobar ràpidament una solució. Després de llargues discussions, el prefecte aconseguí arribar a la solució, quedant terminat l'incident per un acord basat en els principis següents:

Primer: Els capitans i els maquinistes afirmen el principi de la lliure elecció del seu personal.

Segon: El secretari general del Sindicat dels Inscrits Marítims reconeix aquest dret que declara no haver posat mai en dubte, però demana per raó d'humanitat, que es tingui en consideració la situació digna d'interès del personal del *Provence*.

Tercer: Per tal d'afirmar aquest dret, el senegalès escollit pel maquinista com untador restarà al seu lloc.

Quart: Altrament, a fi de tenir en compte la situació assenyalada pel secretari dels inscrits, es faran tots els esforços per donar satisfacció al personal del vapor *Provence*.

Firmat l'acord, les tripulacions dels vapors tornaren a llurs llocs i varen emprendre viatge. Cal advertir que el senegalès ha estat a la guerra i és decorat amb la creu de guerra.

Segons la Inscripció Marítima un quart de la tripulació pot ésser estrangera. Aquest senegalès és un colonial, casi francès pel seu comportament. Si el personal francès escasseja, per raó de l'augment de la flota, els mariners francesos refusaran també els colonials i els estrangers?

El salari dels obrers del port de Marsella

La comissió paritària del port de Marsella es va reunir per a examinar la qüestió del salari dels obrers carregadors i descarregadors.

Com a conclusió de les reunions s'ha reconegut per les dues parts en presència, que el cost de la vida, del 15 de setembre de 1919 al 12 de febrer de 1920,

havia augmentat un 23'60 per 100 i que, per tant, requeria un augment de jornal de quatre francs.

En conseqüència, els salaris dels obrers han estat elevats a 22 francs i 28 a les nits, els diumenges i els dies de festa.

La vaga dels mariners i carregadors holandesos

El dia 16 de febrer començà la vaga dels marins i dels obrers dels ports holandesos. Els vaguistes s'organitzaren per a resistir sis setmanes. Al mateix temps, els sindicats francesos i anglesos els prometeren que ni a França ni a Anglaterra cap obrer associat descarregaria vaixells holandesos.

A mida que han anat transcorrent els dies, la vaga s'ha fet completa. Solament un petit nombre d'aparells carreguen carbons. Al port de Rotterdam hi ha més de 100,000 tones de carbó alemany destinat a França i que resta entretingut.

Sembla que els vaguistes no tornaran al treball fins que les seves demandes siguin atorgades. Han rebut un telegrama dels obrers dels Estats Units, encoratjant-los a resistir i prometen-los subsidis.

El secretari de la Federació Nacional dels Transports del Regne Unit ha donat ordre als obrers dels ports anglesos que no carreguin ni descarreguin vaixells holandesos.

El personal marítim italià

En el moment en què Itàlia, més que mai, té necessitat de la seva Marina mercant, l'amenaça el conflicte entre els armadors i la Federació del Personal Marítim. Aquesta engloba tots els tripulants, des del capità al «gat de mar», i a més tots els empleats de l'administració de les Companyies i els armadors.

Aquesta gran força obeeix cegament el capità Giulietti, el qual ha estat portat al Parlament.

Durant la guerra foren creades indemnitzacions als mariners, augmentant-se aquestes en 1917 i després per l'agost del 1919 s'obté un nou augment. Tot això, gràcies a retenció de vaixells i creant conflictes seguits als armadors.

Darrerament, com resultat de les reunions entre el capità Giulietti, la Comissió reial i els representants dels armadors, s'establiren els següents sous:

	Lires
Capitans i maquinistes	1,300
Primers oficials i segons maquinistes. . .	1,000
Segons oficials i tercers maquinistes . . .	875
Tercers oficials i alumnes maquinistes . .	800
Contramestres i caps de calderes	626
Mariners	500

Com que tot el personal és associat en un sol organisme, el capità no té autoritat a bord i els armadors s'exclameu contra aquest estat anàrquic.

Incident a bord del «Isla de Panay» sobre l'aplicació de la llei de vuit hores

El dia de la sortida del vapor *Isla de Panay*, de la Companyia Transatlàntica, cap a Nova Iork, la tripulació demanà que se'ls llegís el contracte de treball a bord dels vaixells i com aquest, de recent promulgació, diu que la jornada diària serà de vuit hores, o siguin 48 a la setmana, pretenien els tripulants que el treball del diumenge fos considerat com extraordinari i que per tant se'ls abonés la diferència.

Els representants de la Companyia gestionaren que no es retrassés la sortida del vaixell; que ja consultarien el cas a la Direcció, i que mentre fossin a Càdiz se'ls contestaria. No sabem si els tripulants reberen contesta o no, però el viatge del vaixell no s'ha interromput. Segurament no insistirien en la demanda.

Aquest incident és de molta importància pels armadors espanyols i és el primer cas pràctic que es presenta per a evidenciar algunes de les deficiències que conté el contracte de treball darrerament estipulat pel Govern.

Sembla que la Companyia Transatlàntica demanarà que siguin fetes algunes aclaracions al reglament a l'objecte d'evitar dubtes com el que s'ha presentat. És evident que els tripulants, trobant-se navegant, no han de deixar de treballar perquè sigui diumenge i en tot cas el que pot fer-se és que admetent les 48 hores setmanals, aquestes puguin repartir-se de manera que els tripulants treballin els diumenges si es troben navegant, sense considerar-se hores extraordinàries.

VENDES DE VAIXELLS

Anglaterra

Durant la segona quinzena de febrer foren subhastats a Londres per ordre dels delegats de l'Almirallat els vapors *Clarosin*, abans *Sophie*, de 182 tones de p. b., construït en 1889; *Campsin*, abans *Adjudant*, de 133 tones de p. b., construït en 1894; *Carinsin*, abans *Stuttgart*, de 159 tones de p. b., construït en 1896; i *Clearsin*, abans *Resie*, de 155 tones de p. b., construït en 1891 i altres de menor importància.

El *Clarosin* fou rematat per 2,050 ll.; el *Corinsin*, per 2,500 ll.; el *Clearsin*, per 2,300 ll. i el *Campsin*, per 2,650 ll.

El vapor *Hampshire*, de 833 tones de p. b. i 393 de p. n., construït en 1908, ha estat venut a compradors de Cardiff per 66,500 ll.

El vapor *Glassford*, de 2,580 tones de p. b. i unes 3,860 de p. m., construït en 1919, ha estat venut a Cardiff per unes 175,000 ll.

El vapor *Cleopatra III*, abans *Cleopatra*, de 314 tones de p. b. construït en 1906, ha estat venut per 23,000 ll. Aquest vapor havia estat adquirit en subhasta pel maig de 1919 per 13,000 ll.

El vapor *spardeck Norman Prince*, de 3,464 tones de p. b. i unes 5,780 de p. m., construït en 1900, ha estat venut a compradors noruegs per unes 180,000 lliures.

El vapor *Loch Leven*, de 305 tones de p. b. i unes 350 de p. m., construït en 1910, que darrerament fou venut a Cardiff per 23,000 ll., ara ho ha estat per 31,500 ll.

Estats Units

Els vapors *Yadkin*, abans *Clara Mennig*, de 1,685 tones de p. b. i unes 2,398 de p. m. construït en 1908 a Rostock i el *Watauga*, abans *Gouverneur Jaeschke*, de 1,694 tones de p. b. i unes 2,200 de p. m., construït a Kiel en 1900, han estat venuts a una Companyia de l'Habana per 280,000 \$ i 235,000 \$ respectivament.

El vapor *Wacouta*, abans *Prinz Waldemar*, de

3,135 tones de p. b., 1,831 de p. u. i unes 4,499 de p. m., construït a Bremerhaven en 1903, ha estat venut a una Companyia de New York per 445,000 \$ al comptat.

A Washington, a principis de la segona quinzena de febrer uns quai ts vaixells ex-alemanys foren oferts en subastha. No obstant, segons el diari del qual prenem aquesta informació, no se sap si les vendes s'arribaran a realitzar. El president de la International Mercantile Marine Company oferi 14.050,000 \$ pels nou següents vaixells, per a destinar-los al servei entre els Estats Units i Anglaterra i ports del Nord d'Europa, mitjançant un conveni en virtut del qual el Shipping Board no entri en competència amb el servei d'aquests vaixells:

	Tonellatge brut	Construït en
<i>Leviathan</i>	54,282	1914
<i>America</i>	22,622	1905
<i>George Washington</i>	25,570	1898
<i>Presidente Grant</i>	18,072	1907
<i>Nausemand</i>	13,333	1896
<i>Antigone</i>	9,835	1900
<i>Pocahontas</i>	10,893	1900
<i>Princess Matoika</i>	10,981	1900
<i>Callao</i>	—	—

Els senyores Moore i Mac Cormack han ofert 4,900,000 \$ pels següents vaixells:

	Tonellatge brut	Construït en
<i>Marta Washington</i>	8,312	1908
<i>Aeolus</i>	13,102	1899
<i>Huron</i>	10,771	1896
<i>Princess Matoika</i>	10,981	1900
<i>Pocahontas</i>	10,893	1900

La «Oriental Navigation Corporation» oferia 700,000 \$ pel vapor *Black Arrow*, de 6,600 tones de p. b., construït en 1904, amb l'intent de destinar-lo al servei del mar Negre.

Mr. Scott encarregat de la subhasta, va fer avinent als postors, que la venda d'aquests vaixells abans alemanys era condicionada a les decisions dels comitès respectius del Senat i del Congrés.

El District Court ha admès la sol·licitud d'una demanda contra la venda d'aquests vaixells. El president Wilson ha dit al Senat que no hi havia motiu per tal demanda per tal com existia un acord secret entre els Shipping Board dels Estats Units i els interessos britànics sobre la venda dels vaixells ex-alemanys.

Una setmana abans el Shipping Board havia rebut i rebutjat les següents ofertes: Pel *Leviathan*, 800,000 Ll.; pel *Nausemond*, 180,000 Ll.; pel *Marta Washington*, 436,180, 107,460 i 145,600 Ll.; pel *George Washington*, 610,000 Ll.; per l'Amèrica, 460,000 Ll.; pel *Presidente Grant*, 450,000 Ll.; pel *Susquahanna*, 120,000 Ll.; per l'Antigona, 240,000 Ll. i per l'Artemis, 200,000 Ll.

Els quatre vapors ex-austriacs *Ida*, *Erny*, *Teresa* i *Clara*, que sumen en total unes 29,000 tones de pes mort han estat venuts pel Shipping Board a la Polish-American Navigation Corporation, a raó d'uns 147'50 \$ la tona de pes mort pagant-ne el 25 per cent al comptat.

NOTES DE CONSTRUCCIÓ

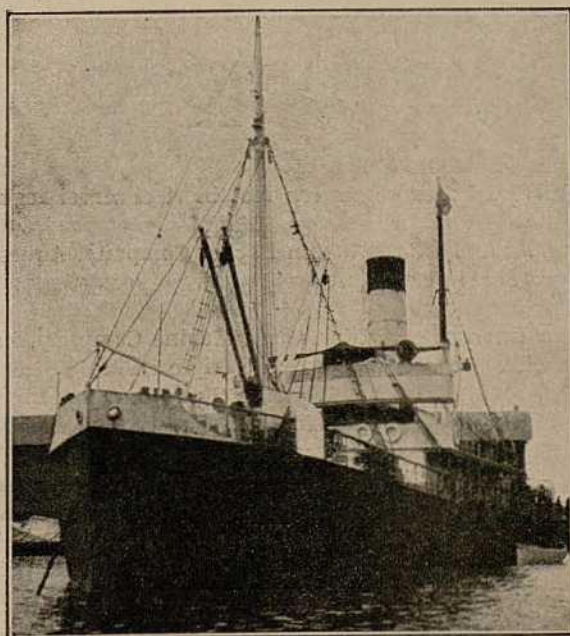
Són interessants els detalls del programa de construcció de la Cunard Line i les seves aliades. Informes oficials han fet públic que s'havien signat contractes per més de 500,000 tones, però no s'havien donat informacions sobre l'estructura dels vaixells.

El *Cameronia* és el primer dels cinc transatlàntics del tipus de 14,700 tones actualment en construcció a les drassanes angleses. A les drassanes de la Fairfield Shipbuilding & Engineering Company, se n'estan construint dos per l'Anchor Line, que portaran el nom de *Caledonia* i *Transylvania*; la casa Alex. Stephens & Co. construeix el *California* i el *Tuscania*. Tots aquests vaixells són d'un tipus intermedi, portant 275 places de passatge de primera, 359 de segona i 1,184 de tercera.

El *Cameronia* fa el servei entre Nova York, Londonderry y Glasgow. Els altres vaixells així que siguin remesos entraran en torn amb el *Cameronia*.

Actualment La Cunard i les altres Companyies aliades tenen en construcció un total de 34 vaixells que sumen 389,000 tones de pes brut. La Cunard Line té 11 vapors de 174,000 tones de pes brut, construït-se en diverses drassanes d'Anglaterra. La casa Vickers en construeix dos, nomenats *Geythia* i *Aubonia*, i es calcula que podran ésser remesos durant la primavera pròxima. Cap d'aquests vapors és del tonellatge del *Mauretania* i altres super-transatlàntics. El major interès de La Cunard Line és de reemplaçar les pèrdues dels tipus intermedis, que poden portar càrrega i passatge. De les Companyies aliades, la Anchor-Donaldson té en construcció a Fairfield dos vaixells de 10,000 tones, els quals seran destinats al servei del Canadà.

La Anchor-Brocklebank té en construcció catorze vaixells, que sumen 105,000 tones i la Anchor Line en té altres dos de 10,000 tones a punt d'acabar, per a destinar-los al servei de l'Índia. Aquests els construeix la casa Stephens.



El vapor xerifià *Independencia*

Altrament s'han signat contractes per a construir un lot addicional d'alguns vaixells que sumen més de 100,000 tones, les quilles dels quals encara no han estat llançades.

Les drassanes Swan, Hunter et Wigham Richardson, de Wallsend-ou-Tyne, han llançat el transatlàntic *Giulio Cesare*, de 20,000 tones brutes, construït per a la «Navigazione Generale Italiana» i destinat a la línia Gènova-Buenos Aires.

Les principals característiques d'aquest vaixell, que serà dels més luxosos que navegaran entre Europa i l'Argentina, són: eslora total, 633 peus; mànega, 76; puntal, 50. Posseeix 8 ponts i tindrà allotjament per 210 passatgers de primera, 310 de segona i 1,300 de tercera.

Les drassanes Baylee, Fort Jefferson, Long Island, han estat venudes pel Shipping Board a A. R. Allen, de Nova York, per 2.000,000 \$. Actualment hi ha quatre vaixells incomplets de 5,000 tones cadascun i dos remolcadors gairebé acabats del tot, i sis altres vaixells. Es calcula que el que faltava per construir de tots aquests vaixells, hauria costat al Govern aproximadament, 1,250,000 \$ i segons informe dels oficials del Shipping Board, es decidí com més aventatjós vendre en ferm totes les drassanes.

Les drassanes Sun Shipbuilding Co., ha rebut l'ordre de construir dos vapors tanks per la companyia Gulf Refining Co., dos per la Sun Co., dos per la Pan American Petroleum & Transport Co., quatre per l'Atlantic, Gulf & West Indies Steamship Co., dos per la Standard Oil of New Jersey, dos per la Sinclair Navigation Co., i dos per la Unión Oil Co. de Delaware.

Aquests contractes, junt amb un vapor de càrrega que han de construir pel Rotterdam Lloyd Steamship Co., tindran ocupades aquestes drassanes durant tot l'any 1920. Els vapors tanks són de 10,600 tones i costaran aproximadament 2.200,000 \$ cadascun.

Segons un informe referent al programa de construcció naval d'Austràlia, redactat pel ministeri de marina, hi ha estat inclosa la contracta de construcció de nou vapors cargo de 12,000 tones cadascun i en un informe llegit al Congrés s'ha donat compte del llançament de la primera flota de sis cargos (el *Delunga*, el *Dromana*, el *Dundula*, el *Dinogra* i el *Dumosa*) de 5,500 tones uns i altres. El cost d'aquests vaixells es d'unes 150,000 lliures cadascun.

La Atlantic Gulf & West Indie Steamship Lines, que no fa gaire temps havia signat contractes amb quatre drassanes americanes amb ordre de construir vuit vapors tanks, n'ha encarregat dos més de la mateixa classe. La Sun Shipbuilding Company, poc temps endarrera, havia acceptat l'ordre de construcció de dos transports d'oli de 10,000 tones cadascun, n'ha contractat altres dos de la mateixa capacitat. Dintre els dos anys pròxims, es calcula que la Atlantic Gulf & West Indies Steamship Lines, esmersarà uns 18.000,000 \$ en vapors tanks.

La Bethlem Shipbuilding Corporation està construint tres dels deu vapors encarregats per la A. G. W. J. L. Cadascun d'aquests tres vapors tindrà una capacitat de 7,500 tones de pes mort.

La A. G. W. J. L. que actualment té considerable participació en les mines de Tampico, Mexic, destina aquests vaixells al transport d'oli als Estats Units.

A les drassanes «Industrie Aviatrice Meridionale» s'està construint un vaixell a motor i aviat se'n començarà un altre. Aquestes construccions donaren bons resultats en unes altres drassanes de la mateixa Companyia i es creu que en els tres establiments que té aviat tindrà una flota nombrosa pel cabotatge del Mediterrani i de l'Adriàtic.

També l'empresa esmentada construirà aviat vapors de formigó armat, d'un tonellatge de 1,000 a 2,000 els quals seran destinats també al cabotatge.

L'EXPANSIÓ COMERCIAL MARÍTIMA

Serveis a Nord-Amèrica

El 19 del mes passat fou restablert el servei regular entre Dundalk, Newry i Glasgow, a càrrec de la Dundalk and Newry Steam Packet Company. Aquest servei fou interromput amb motiu de la declaració de la guerra.

La Internacional Mercantile Marine Company, ha anunciat que un nou vapor de triple hèlix de 15,500 tones, construït per a la White Star-Dominion Line, destinat al servei entre Montreal Quebec i Liverpool, ha estat llançat a les drassanes d'Harland & Wolff, Ltd., de Belfast. Aquest nou vaixell portarà el nom de *Calgary*. Aquest vapor es calcula que començarà de prestar servei a principis de l'any 1921. Podrà portar 2,000 passatgers de tercera i uns 650 de primera. El *Calgary* serà un vaixell germà del *Regina*, de la mateixa companyia, que no fa gaire temps va servir per transportar una considerable quantitat de tropa d'Europa a Amèrica.

La Hamburg-Amerika Line, al Bàltic

L'Hamburg-Amerika Line, està a punt d'establir un servei ràpid entre Stettin i Königsberg. Sembla que el principal objectiu d'aquesta empresa es el proveïment de les terres interiors per la zona polonesa; no obstant, també es dedicarà al transport de passatgers i càrrega general. Hi haurà sortides diàries procurant que combinin amb trens i el viatge de Svinemunde a Pillau es farà en unes 15 hores. La companyia utilitzarà per aquest servei els vapors *Odin*, *Hörnüm* i *Helgoland*.

La companyia compta amb una subvenció del Govern.

El primer vapor carregat a Hamburg amb destí a l'extrem Orient, des de l'acabament de la guerra, ha estat el *Tatsuno Maru* de la Nippon-Yusen Kaisha. Aquest vapor arribà a Hamburg el 29 de juny, descarregà 650 tones, en carregà 4,570 en vuit dies i empenqué el viatge de retorn a Orient el 6 de febrer.

MISCEL·LÀNIA

FRANÇA

Les construccions navals

Durant el mes de gener foren construïts a França vuit cargos d'un tonellatge brut total de 14,000 tones.

Per alguns aquesta xifra ha estat rebuda amb joia, però els elements marítims veritables creuen que no hi ha raó per l'optimisme, puix a aquest pas durant l'any solament es construïren 168,000 tones en comptes de les 500,000 que voldria l'Estat.

Les dificultats en la construcció de vaixells estri-ben principalment en la manca de primeres matèries.

El Sindicat dels petits constructors que compta 60 membres, en vista de que l'Estat no els atenia, han decidit la creació d'una caixa cooperativa per les compres en comú dels seus membres.

S'espera que el nou subsecretari de la Marina mercant dicti mides per a facilitar les adquisicions de material a l'estranger, bon xic dificultades pel canvi.

L'augment de la flota

Als «Steliers et Chantiers de la Gironde» ha estat llançat el vapor *Maçon*, de 1,000 tones de pes mort, i als «Chantiers Maritimes du Sud-Oest» el cargo *Tolier*, de 1,400 tones de pes mort.

La Societat «Transit Maritime» ha encomanat a la «Société Dyle et Balacan», la construcció de quatre vapors de càrrega d'unes 5,000 tones cada un.

Pers uns armadors de Fécamp es construeix a les drassanes de Panispol una goleta de tres pals.

Al port de Saint Malo-Saint Servan hi ha en construcció 18 vaixells. Darrerament s'ha llançat el vapor *René-Lionel*, de 700 tones, destinat a la Compagnie Française de Navigation.

A Saint Nazaire, a les drassanes del Loire, ha estat llançat el vapor *Adrar*, de 7,500 tones, construït per a la «Compagnie des Chargeurs Réunis».

La «Société des Chantiers et Steliers Augustin Normand» ha rebut comanda de construir 6 vapors de pesca de grosses dimensions.

A les drassanes de Lorient es construïran paquebots de 16,000 tones cada un. També es construeixen dos petroliers: el *Nievro* i l'*Aube*.

A West Hartlepool ha estat llançat el cargo *Saint-Prosper*, de 2,900 tones de pes mort per compte de la «Société Navale de l'Ouest».

Uns armadors de Fécamp han adquirit el vapor de pesca *Mont-Kemmel*, construït a Aberdeen i de 500 tones.

El vapor anglès *Mécanicien-Montle*, construït en 1918 al Canadà, de 1,730 tones brutes, ha estat adquirit per la Compagnie de Navigation Mixte.

La «Société des Armateurs Français» ha adquirit els dos vapors de fusta *War Stlin* i *War Niagara*, de 2,330 tones de pes brut i el *War Badger*, d'acer, de 2,243 tones brutes. Han rebut els noms de *Cernay*, *Haussman* i *Ribeauville*.

La «Compagnie des Chargeurs Réunis» ha adquirit a Anglaterra el vapor *Oissel*, i una Companyia de París ha adquirit a Anglaterra el vapor *Emilie*.

L'Estat ha adquirit el gran veler anglès *Wiscomb-Park*, construït l'any 1892, de 2,228 tones brutes.

Ha estat llançat a Selby (Anglaterra), per compte d'una casa francesa, un vapor de pesca de 750 tones de pes mort.

Un armador de Fécamp ha adquirit a Holanda la goleta d'acer *Nachtigall*, que es dirà *Roseline*. Fou construïda el 1918 i porta motor auxiliar.

Una Companyia de París ha adquirit el veler de tres pals *Commandant-Post*. És de ferro i fou construït a Anglaterra l'any 1874. Té 2,100 tones brutes. Pertanyia a una Companyia xerifiana.

L'Estat s'ha fet càrrec de la barcaassa *Acadie*, que li ha estat atribuïda, sortint de Vancouver vers Bordeus. És de fusta i té 3,300 tones de pes mort. Porta dues màquines de triple expansió de 1,200 HP., que li donen una velocitat de 12 nusos.

Les «Messageries Maritimes» han adquirit el vapor d'acer *Docteur Pierre Benoit*, construït el 1919 a les drassanes Assano i C.^a d'Uraga. És d'unes 11,680 tones de pes mort.

L'Estat ha adquirit el pailebot de tres pals *Marta*, amb motors auxiliars.

M. P. Hero de l'Havre ha adquirit el vapor de pesca espanyol *Maria*, el qual pren el nom de *Sièvre*. És de 148 tones brutes i fou construït a Glasgow l'any 1892.

La «Compagnie des Chargeurs Réunis», ha encarregat 21 vaixells a diverses drassanes. Onze d'aquests vaixells seran moguts per dues hèlixs i portaran carn frigorífica, i altres sis seran del mateix tipus.

Per la «Compagnie Sud-Atlantique», regentada per la «Compagnie des Chargeurs Réunis», es construeixen: el paquebot de quatre hèlixs *Massilia* i els vaixells frigorífics *Meduana* i *Moselle*.

Un nou enginy de pesca

Els armadors del «chalutier» *Auguste-Leblanc*, han procedit en aigües de Fécamp als assaigs d'un nou aparell de pesca imaginat per M. Georges Caron. Aquest aparell perfeccionat ha semblat molt pràctic, fent suposar que el seu empleu serà generalitzat, puix va permetre recollir una grossa quantitat d'arenegades i de peixos diversos, així com alguns bacallans.

HONGRIA

Marina hongaresa

Un diari d'Hamburg, referint-se djes endarrera a la distribució dels vaixells mercants que anteriorment havien estat d'Àustria-Hongria, deia que Hongria ha de donar el 20 per 100 de la seva flota sense cap mena de compensació, que el 40 per 100, ha d'ésser venut a l'Entente als preus corrents del mercat i que la resta del tonellatge no sortirà de les mans dels seus anteriors propietaris. També deia que fins que totes les qüestions pendents no fossin definitivament resoltes tots els vaixells hongaresos fossin arrendats a cases angleses i franceses.

La Marina mercant hongaresa comprèn 545 vaixells amb un total de 144,433 tones de pes brut.

ANGLATERRA

La Companyia Cunard a Hamburg

Les principals Companyies angleses es preparen per a instaurar serveis a Hamburg a fi de que pu-

guin pendre el mercat d'emigrants que amb destí a Nova Iork hi havia en aquell important port.

La primera en començar el servei serà la Cunard, afectant-hi el vapor *Saxonia*.

HOLANDA

L'augment de tonellatge

La situació de la Marina mercant holandesa és excel·lent, puix tant les construccions com les Companyies de navegació augmenten.

El 1919 foren construïts 75 vapors, d'un total de 157,498 tones i foren perduts 50 vaixells d'un total de 46,045 tones. Per tant, l'augment fou de 25 vapors amb 111,449 tones.

Hi ha actualment en construcció a les drassanes holandeses per compte d'holandesos 136 vapors de 574,787 tones contra 95 vapors i 259,644 tones en 1918.

A l'estranger es construeixen per compte d'holandesos uns 15 vapors d'una capacitat de 125,000 tones.

ALEMANYA

Llançament d'un vapor

A les drassanes «Germania» de Kiel ha tingut lloc el llançament del vapor *Mulhausen*, de 3,750 tones de pes mort.

ESTATS UNITS

Una exposició marítima

Per la segona quinzena del mes d'abril es celebrarà a Nova Iork una Exposició Marítima.

VÀRIA

Sessió de la Junta Consultiva

Per manca d'espai no hem pogut donar compte fins ara del resultat de les sessions celebrades per la Junta Consultiva de la Direcció General de Navegació i Pesca Marítima, però com que de les anteriorment celebrades n'havíem parlat oportunament, anem a fer-ho de les que tingueren lloc pel desembre de l'any passat.

Celebrà sessió els dies 10 a 13 i foren molt poc importants els assumptes que resolgué, degut a no haver-se ocupat de tots els sotmesos a examen, per no haver-hi volgut pendre part els representants dels maquinistes navals i els de l'Associació de capitans i pilots de Bilbao, com a protesta per la forma en que es realitzaren les eleccions dels vocals de la Junta.

S'acordà convocar-la novament per aquest mes de març, amb caràcter extraordinari, per a resoldre, entre altres assumptes, els següents:

- Reglament per aparells de salvament de vaixells mercants.
- Reglament de seguretat dels vaixells al mar.
- Tot el referent als maquinistes navals que no es tractà per l'absència dels seus representants.
- Reglament d'instal·lació de motors de combustió interna a bord.

Entre els assumptes resolts, n'hi figura un com a capdal, per les conseqüències que en poden esdevenir: el referent a aconseguir la «reunión en la Dirección General, de los asuntos que afectan a la marina mercante, hoy diseminados en otros Centros ministeriales».

La Junta acordà per unanimitat tramitar l'expedient per a aconseguir-ho. Com l'assumpte és interessant, no el perdrem de vista i oferim tractar-lo degudament en aquestes planes.

Servei de passatge a Orient

La casa Tayà sembla que té el projecte de crear un servei de passatge a Orient, arribant a Constantinoble. Es diu que els vapors que hi seran afectats són el *Teresa Tayà* i el *Jaume d'Urgell*.

El preu dels vaixells americans

Una important casa consignatària d'aquesta ciutat, ha rebut ofertes de drassanes dels Estats Units de tres vapors que s'estan construint i que s'acabaran pel desembre d'aquest any, a 160 dòlars la tona, pagant-se un 20 per 100 al comptat i la resta en plaços durant cinc anys.

La Companyia Transmediterrània

Pròximament inaugurarà aquesta Companyia una línia regular mensual de càrrega de Barcelona a Nova Iork, començant-la el nou vapor *Escolano*. Podrà prestar un reduït nombre de passatgers en allotjaments confortables.

També aquesta Companyia, en les oficines de la Direcció que s'installen a Madrid, organitza pel seus serveis una secció tècnica-comercial, encaminada a examinar la situació dels mercats, línies que es poden implantar i vaixells els més adequats per a servir-les.

Aquesta iniciativa és ben plausible, tota vegada que solament amb aquesta base de preparació serà possible fer front a les dificultats d'explotació que vindran tot seguit el món prengui camins de més estabilitat que no pas els d'ara.

Adquisició d'un vapor

L'armador de Santander, don Angel Pérez, que ja compta amb varis vapors, ha adquirit darrerament el *War Chief*. És un magnífic i modern vaixell de càrrega, construït pel febrer de l'any passat pel servei de transports de la marina anglesa. D'ara endavant portarà el nom d'*Alfonso Pérez* i serà destinat al servei d'Amèrica.

Aquest vapor és de 5,720 tones de registre brut, 4,179 de registre net i 8,000 de pes mort.



BITÁCOLES

FANALS MARITIMS

**TELEGRAFS
MAQUINARIA**

**APARIACIONS
A BORD**

**E.I.F. PASCUAL
MONTURIOL**

RONDA SANT PAU, 39
BARCELONA