CATALUNYA MARÍTIMA

REVISTA MENSUAL

ANY III — BARCELONA, GENER DE 1921 — NÚM. 1

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

S. A. NAVILERA ESPANYOLA

SERVEIS DE CABOTATGE
PER AL TRANSPORT DE CARBÓ

FLOTA DE LA COMPANYIA

Pailebot MANRESA, 150 tones : Vapor NONA, 100 tones
Vapor OLESA, 1,110 tones : Vapor CERVERA, 1,100 tones
Vapor BERGA, de 1,100 tones

En construcció: Vapor "Tarrasa", de 2,500 tones — Vapor "Villafranca", de 2,500 tones

PLAÇA MEDINACELI, 5 : BARCELONA

COMPANYIA BASCO-CATALANA, S. A.

Consignataris de vaixells : Fletaments i segurs marítims : Importació i Exportació : Carbons minerals

Oficines centrals : Clavé, 6 : BARCELONA : Telèfon 3863 A.

Sucursals: MADRID, LAS PALMAS i BILBAO

Direccions telegràfiques i telefòniques: «Catavasco», Barcelona—«Vascatalàn», Madrid—«Vascatalàn», Bilbao — «Vascatalàn», Las Palmas

CREDIT I DOCKS DE BARCELONA

COMPANYIA DE CRÈDIT I MAGATZEMS GENERALS DE DIPÓSIT

FUNDADA L'ANY 1881

Arrendatària del Dipòsit Comercial de l'Estat i del Dipòsit Franc de Barcelona

Concessionària del Dipòsit Franc de Càdiz

Prèstecs sobre mercaderies nacionals o estrangeres, hagin o no pagat els drets d'aranzel
Crèdits sobre warrants o resguards de dipòsit en compte corrent d'efectiu

Aquesta Companyia s'ofereix al Comerç i a la Indústria per a continuar dispensant-los, en les presents circumstàncies, l'auxili que els ve prestant d'ençà de la seva fundació, mitjançant préstecs o crèdits en compte corrent sobre els WARRANTS o resguards del dipòsit que emet

PASSATGE DEL COMERÇ, 7

TELÉFON A 227

SERVEI REGULAR QUINZENAL DE VAIXELLS DE CÁRREGA **"LYKES LINE"**

Galveston a Barcelona

Plaça Medinaceli, 5

PER A MES DETALLS DIRIGIR-SE ALS SEUS AGENTS

AGÈNCIA MARITIMA WITTY

BARCELONA

COMPANYIA TRANSMEDITERRANIA

ESTATGE SOCIAL:
BARCELONA: Passatge del Comerç, 1 i 3

DIRECCIÓ:
Plaça de les Corts, número 6: MADRID

SERVEIS DE LA COMPANYIA TRANSMEDITERRANIA

SERVEIS OFICIALS

Línia Barcelona-Canàries:
Sortides de Barcelona, els dies 1 i 16 de cada mes, cap a Tarragona, València, Alacant, Cartagena, Almeria, Màlaga, Tànger, Larache, Casablanca i ports de Canàries.

Línia Màlaga-Melilla:
Sortides de Màlaga cap a Melilla, els dilluns, dimarts, dimecres, dijous, divendres i dissabtes, a les sis de la tarda.
Sortides de Melilla cap a Màlaga, els mateixos dies i hora.

Línia Almeria-Alboran-Melilla:
Sortides d'Almeria, els dissabtes i els diumenges, a les vuit del vespre.
Sortides de Melilla, els dimecres i els divendres, a les cinc de la tarda.

Línia Algeciras-Ceuta:
Sortides d'Algecires, tots els dies, a les sis del matí.
Sortides de Ceuta, tots els dies, a les quatre de la tarda.

Línia Algeciras-Tànger-Ceuta:
Sortides d'Algecires cap a Tànger, tots els dies, a les set del matí.
Sortides de Tànger cap a Càdiz, tots els dies, a les dotze del migdia.
Sortides de Càdiz cap a Tànger, tots els dies, a les set del matí.
Sortides de Tànger cap a Algecires, tots els dies, a les quatre de la tarda.

Línia Melilla-Alhucemas-Peñon de Velez-Rio Martin-Ceuta:
Sortides de Melilla, els dimarts, a les dotze del migdia.
Sortides de Ceuta, els dilluns, a les quatre de la tarda.

Línia Càdiz-Larache
Sortides de Càdiz cap a Arcila i Larache, els dies 1, 5, 10, 15, 20 i 25, a les vuit del vespre.
Sortides de Larache cap a Tànger i Càdiz, els dies 2, 6, 16, 21 i 26, a les vint hores.

Línia Màlaga - Melilla - Alhucemas - Peñon-Rio Martin-Ceuta-Tànger-Larache-Càdiz:
Una expedició mensual, sortint de Màlaga el dia 1, a les sis de la tarda, i de Càdiz, el 18, a les deu de la nit.

Línia Alger-Palma Mallorca-Marsella:
Sortides d'Alger, el dia 21, a les quatre de la tarda, cap a Palma.
Sortides de Palma cap a Marsella, el dia 22, a les 10 de la nit.
Sortides de Marsella cap a Palma, el dia 25, a les deu de la nit.
Sortides de Palma cap a Alger, el dia 27, a les quatre de la tarda.

Flota de la Companyia

A. Cola
A. Lázaro
A. March
Alhambra
Andalucía
Antonia
Aragón
Atlante
Barceló
C. Sorni
Cabañal
Canalejas
Capitán Segarra
Castilla
Cirilo Amorós
Comercio
Cullera
Delfín
Escolano
Españoleto
G. F. Silvestre
Gandía
Grao
Guillem Sorolla
Hespèrides
Isla de Menorca
J. B. Llovera
J. J. Sister
Jacinto Verdaguer
Játiva
Jorge Juan
Juan de Joanes
Juan Maragall
Mahón
Marqués de Campo
Menorquín
Monte Toro
Marqués del Turia
Navarra
Peris Valero
Pérez Pujol
Poeta Arolas
Poeta Querol
Reina Victoria
Roger de Flor
Romeu
Rius y Taulet
Sagunto
S. Giner
Tambre
Tintoré
T. Llorente
Tordera
Torras y Bajes
Turia
Vicente Ferrer
Vicente La Roda
V. Pujol
Villarreal

SERVEIS COMERCIALS

Línia Alacant-Oran-Melilla-Almeria:
Alacant cap a Oran, els dimecres.
Oran cap a Melilla, els dijous.
Melilla cap a Almeria, els divendres.
Almeria cap a Melilla, els dissabtes.
Melilla cap a Oran, els diumenges.
Oran cap a Alacant, els dilluns.

Línia Barcelona-Cantàbric:
Sortides de Barcelona, tots els dimecres, a mitja nit, cap a Tarragona, València, Màlaga, Càdiz, Huelva (quinzenal), Vigo, Villagarcía (quinzenal), Coruña, Pasajes, Bilbao, Santander i Musel-Gijón.

Línia Barcelona-Alacant-Cartagena:
Sortides de Barcelona, tots els diumenges, a les vuit del matí, de:
Barcelona cap a Alacant, els diumenges.
Alacant cap a Cartagena, els dilluns.
Cartagena cap a Alacant, els dimarts.
Alacant cap a Barcelona, els dimecres.

Línia Barcelona-Gènova:
Sortides de Barcelona cap a Gènova, els dies 1, 11 i 21 de cada mes.
Sortides de Gènova cap a Barcelona, els dies 5, 15 i 25 de cada mes.

Línia Barcelona-València-Almeria-Melilla-Ceuta-Sevilla:
Sortides tots els dijous, al migdia, de:
Barcelona cap a València, els dijous.
València cap a Almeria, els divendres.
Almeria cap a Melilla, els diumenges.
Melilla cap a Ceuta, els dimarts.
Ceuta cap a Sevilla, els dimecres.
Sevilla cap a Ceuta, els dilluns.
Ceuta cap a Melilla, els dimarts.
Melilla cap a Almeria, els dimecres.
Almeria cap a València, els dijous.
València cap a Barcelona, els dissabtes.

Línia Barcelona-Castelló-Gandia:
Sortides de Barcelona, tots els diumenges, a les dues de la tarda, de:
Barcelona cap a Castelló, els diumenges.
Castelló cap a Gandia, els dilluns.
Gandia a Castelló, els dimecres.
De Castelló a Barcelona, els dijous.

Línia Barcelona-València:
Barcelona cap a València, tots els dijous i diumenges, a les dotze del matí.

Línia Barcelona-Nova York:
Sortides de Barcelona cap a Nova York, el dia primer de cada mes.

T. MALLOL BOSCH

ARMADOR I CONSIGNATARI

PASSEIG DE COLOM, 17

BARCELONA

BARCELONESA DE NAVEGACIÓ, S. A.

SERVEIS COMERCIALS

Direcció telegràfica:
VILLARONA

Direcció telefònica:
VILLARONA

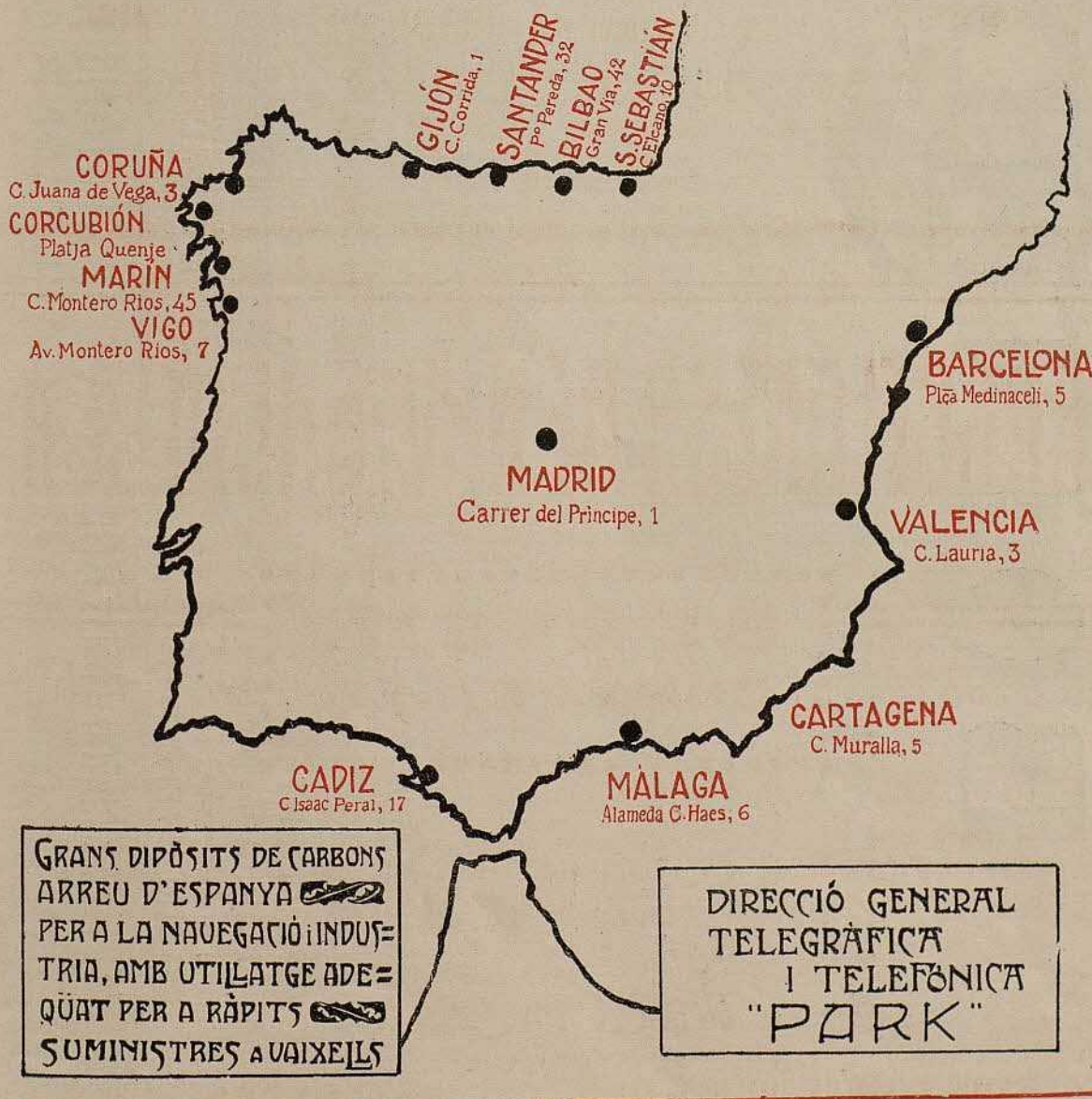
BARCELONA

RAMBLA SANTA MONICA, 7

TELÈFON 5500 A

COMPANYIA GENERAL DE CARBONS

CASA CENTRAL
Plaça MEDINACELI, 5. BARCELONA



GRANS DIPÒSITS DE CARBONS ARREU D'ESPANYA PER A LA NAVEGACIÓ I INDUSTRIA, AMB UTILLATGE ADEQÜAT PER A RÀPITS SUMINISTRES A VAIXELLS

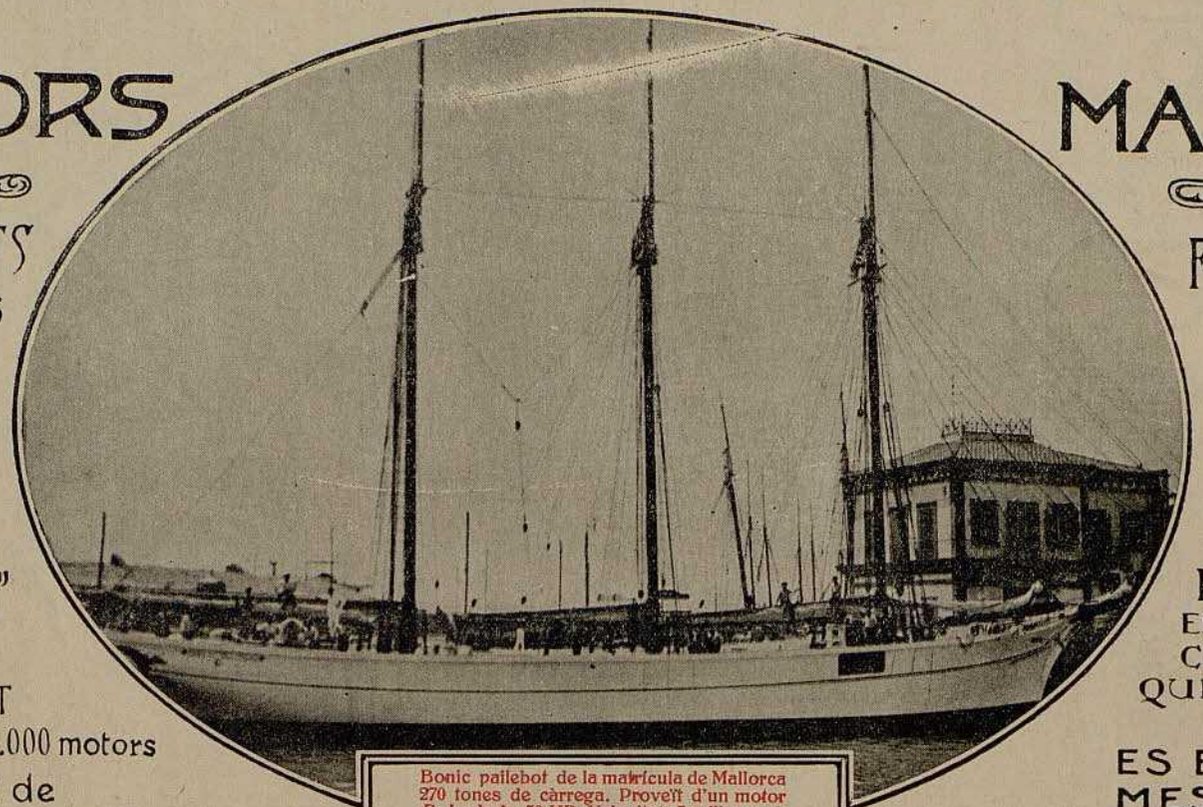
DIRECCIÓ GENERAL TELEGRÀFICA I TELEFÒNICA "PARK"

BOLINDER'S

MOTORS MARINS

CONSTRUITS
segons les normes
del
"LLOYD'S"
i
"BUREAU
VÈRITAS"

ACTUALMENT
EN MARXA 14.000 motors
amb una forca de
650.000 H.P. EFECTIUS



Bonic pailebot de la matrícula de Mallorca
270 tones de càrrega. Proveït d'un motor
Bolinder's, 50 HP. Velocitat: 5 milles amb
càrrega completa

FABRICACIÓ
SUECA
PRODUCCIÓ ANYAL
70,000 H.P. efectius

EL MOTOR
BOLINDER ES
EL MOTOR QUE
COMPLEIX TOT LO
QUE PROMET.

ES EL MOTOR
MES SENZILL
DEL MON

REPRESENTANT GENERAL PER A ESPANYA: **HANS T. MOLLER**: Ronda Universitat, 6
BARCELONA

CATALUNYA MARÍTIMA

REVISTA MENSUAL

ANY III — BARCELONA, GENER DE 1921 — NÚM. 1

Subscripció: Espanya. . . . . 10 pessetes l'any :: Subscripció: Estranger. . . . . 12 pessetes l'any

Redacció i Administració: Carrer d'Escudellers, núm. 10 bis—Telèfon A. 148

CRÒNICA

Els desitjos del «Shipping Board»

La gran crisi de la navegació és causa de serioses preocupacions en tots els països marítims. Les companyies, amb més o menys intensitat, depenent això del grau de la importància llur, tenen bona cura de salvar la difícil situació que travessa el negoci marítim. Així i tot no totes poden substreure's de les conseqüències desastroses de la baixa dels nòlits i fatalment van desapareixent aquelles companyies que, creades durant la guerra amb tonellatge adquirit a preus elevadíssims, no poden atendre els compromisos que els imposa el capital considerable desemborsat.

Les flotes d'Estat han anat reduïnt-se o bé liquidant-se, però de totes maneres els Governs que compten amb vaixells propis sofreixen les mateixes conseqüències que les companyies privades, sinó que la mes gran amplitud de disponibilitats fan que els Governs no vagin a la fallida com succeeix a molts armadors particulars.

El «Shipping Board» és l'organisme estatal que més sofreix de les actuals circumstàncies. Per difícils que siguin les preocupacions d'una gran companyia privada, mai poden comparar-se a les de l'organisme nordamericà posseïdor de quatre milions de tones, les quals no pot emplear en serveis remuneradors i que tampoc pot vendre als preus corrents del mercat sense que això impliqui una pèrdua enorme en comparació amb el preu de cost.

Al crear-se el «Shipping Board» en plena guerra fou l'esdeveniment marítim mundial. Mai no s'havia vist el planejament d'un programa tan vast de construccions com el que proposaven els polítics nord-americans per a fer front a les conejances destructores dels submarins alemanys. L'acció del «Shipping Board» fou ponderada per tots els països aliats i si bé els anglesos feien reserves sobre les deficiències tècniques, no deixaven de reconèixer tampoc que l'organisme nord-americà prestava un excellent servei.

Les proporcions adquirides pel «Shipping Board», un cop fou signat l'armistici, foren causa de recels per part dels anglesos. La Gran Bretanya havia perdut la supremacia constructora naval. Els optimistes, però, no deixaven de dir que l'esforç nord-americà era passatger i mancat de base tècnica i que els anglesos recobrarien altra vegada el primer lloc. Es compliren aquests pronòstics i les construccions nord-americanes, a l'oferir-se al mercat, no mereixien l'acollida que fes possible el sosteniment de les nombroses drassanes que s'havien anat creant.

El «Shipping Board» ja no fou elogiat pels països aliats. La massa enorme de tonellatge a les seves mans era causa de concurrència excessiva al mercat i fatalment havia de provocar la baixa dels nòlits i, per conseqüència, la del tonellatge. Els directors del «Shipping Board», preocupant-se de salvar la situació establiren bases de cessió de tonellatge a Companyies privades mitjançant bones condicions de pagament i prepararen la llei proteccionista, coneguda per «llei Jones», per tal d'afavorir la navegació amb pavelló nord-americà.

Aquest darrer acte havia de provocar una creuada universal en contra del «Shipping Board» perquè la seva acció ja no resultava en profit dels aliats, sinó que, pel contrari, establia una competència considerable a les Marines mercants dels altres països. El «Shipping Board», malgrat la seva audàcia, no ha pogut vèncer les dificultats que li han originat l'excés de tonellatge al mercat mundial i avui ni pot vendre els 1,500 vaixells que vol treure's, ni aconsegueix per a ells nòlits que no signifiquin una pèrdua que un crític anglès evalua en mig milió de dòlars diaris.

Per a solventar la situació el «Shipping Board» predica l'adopció de tres convenis internacionals: unitat de nòlits; unitat de preus dels vaixells i unitat de tarifes d'assegurances. Aquests propòsits no troben acollida a Europa i cal reconèixer que són de difícil aplicació, per no dir imposible. Si aquestes convencions reeïxissin, aleshores no es compendria com els aliats no han arribat ja a la nivellació dels canvis.

La realitat és ben diferent dels propòsits del «Shipping Board». Malgrat afirmar fa poc que els preus de venda dels vaixells no baixarien, ja és sabuda la decisió que ha pres d'oferir-los a 125 dòlars la tona de pes mort. Aquest tipus de venda significa la pèrdua promitja de 40 a 60 dòlars per tona i encara cal esperar una nova baixa que farà augmentar l'enorme dèficit que sofrirà la liquidació de l'empresa del «Shipping Board», feta, en bona part, en un sentit d'afavorir els seus antics companys d'armes.

Una de les causes que han dificultat, dificulten i dificultaran la navegació nord-americana, és la persistència en mantenir la llei de prohibició de begudes alcohòliques. Aquesta llei fa que els passatgers, inclús nacionals, no sollicitin vaixells nord-americans. L'elecció de Mr. Harding havia fet nèixer esperances que la llei seria sinó abolida, almenys atenuada. Però fins ara no hi ha indicis que facin veure aquest canvi d'orientació.

Les condicions de la navegació

Si la crisi de la navegació fos de molta durada, la fallida de l'armament fóra d'unes proporcions gegantines en el conjunt de la Marina mercant del món. Però cal esperar una millora per a dins de poc temps, la qual, encara que de poca consideració, permeti almenys l'exercici de la navegació sense pèrdua. La millora del mercat dels nòlits l'han de produir diferents causes. La més essencial és el desarmament de tonellatge en proporcions que disminueixin bon xic l'excés de vaixells que ara s'observa arreu. També ha d'influir-hi poderosament l'augment de la producció d'aquells països exportadors que han restat inactius durant els anys de guerra i de post-guerra. Altrament les condicions d'explotació del vaixell han de sofrir canvis sensibles en benefici de l'armador. Els sous del personal baixaran; les subsistències també minvaran de preu i les manipulacions als ports també s'efectuaran amb major rapidesa, desapareixent les vagues persistents. La congestió dels ports és d'una gran repercussió en la navegació i tant és així que els anglesos han titllat de «ports delinqüents» els d'Itàlia, malgrat que les estadies no arribin a la promitja d'altres països.

A Nord-Amèrica la congestió als ports és un greu problema. El «Shipping Board» ha fet públic que els vaixells que han de carregar i descarregar en aquell país necessiten almenys doble temps que en qualsevol país europeu. El raport del capità Foley diu que la promitja del temps de demora d'un vaixell del dia de l'aribada al de la sortida, és de 35 dies. Aquest plaç s'aplica per a molts vaixells de passatge, la qual cosa vol dir que un vaixell «tramp» pot restar demorat dos mesos a un port nord-americà. En canvi, segons l'autor del raport, la promitja als ports europeus no és superior de 14 a 15 dies.

En realitat, cap dels contractes de nòlit estipulats durant el mes de desembre no ha permès el més petit benefici per a l'armador. Les despeses d'explotació s'han emportat tot el valor del transport. Els armadors es troben en l'alternativa de desarmar els vaixells o bé acceptar tipus de nòlit que no resulten remuneradors.

No es preveu cap millora en la situació fins pel febrer, moment en que començarà d'intervenir el transports de la nova collita del Plata i d'Austràlia.

La lliure exportació del carbó anglès, anunciada aquests dies, pot repercutir també seriosament en la millora de la navegació. Una bona quantitat de tonellatge pot veure compensat el reduït nòlit si pot tenir càrrega a l'anada i tornada, cosa que fins ara no podia obtenir-se degut a les restriccions,

El preu dels vaixells

Igualment que els nòlits, els vaixells dels quals els armadors es desfan sofreixen fortes baixes de preu. Els vaixells de nova construcció s'han mantingut a preus elevats a causa del compromís existent, però l'anullament de contractes posarà les drassanes en l'alternativa de rebaixar els preus o bé plegar i, per tant, no hem de trigar gaire en veure adquirir vaixells nous molt per sota del preu corrent, que pot ésser fixat a 40 lliures la tona de pes mort per vaixells de càrrega corrents.

Algunes vendes recents de vaixells ja en servei i algun construït de bell nou donaran idea de la baixa soferta pel tonellatge. El vapor d'acer ex-alemany *Gudrun*, de 6,530 tones de pes mort, construït l'any 1907, ha estat venut per unes 61,000 lliures, o sigui 9 lliures i mitja la tona de pes mort; el vapor *Sardinian*, de 4,460 tones de pes mort, construït a Greenock l'any 1875, ha estat venut a compradors espanyols per 15,000 lliures, o sigui a 3 lliures i quart la tona de pes mort; el vapor *Pentaur*, de 3,061 tones brutes, construït a Fleusburg l'any 1892, ha estat venut a compradors espanyols per 20,000 lliures; el vapor *Maplemore*, de 7,350 tones de pes mort, construït a Sunderland l'any 1916, ha estat venut per 105,000 lliures, o sigui a 14 lliures i terç la tona de pes mort; el vapor *Fairfield*, de 781 tones brutes, construït a Glasgow l'any 1920, ha estat venut per 20,000 lliures; el vapor *Laval*, del «Shipping Controller anglès de 287 tones brutes, construït l'any 1914, ha estat venut per 16,000 lliures; el vapor *Baffin*, de 3,350 tones de pes mort, construït a Toronto l'any 1918, ha estat venut per 97,000 lliures, o sigui a 29 lliures la tona la pes mort; el vapor *Asp*, de 3,300 tones de pes mort, construït a Toronto l'any 1918, ha estat venut per 80,000 lliures, o sigui a 26 lliures i mitja la tona de pes mort.

Als Estats Units, un parell de mesos enrera les drassanes no acceptaven comandes a un tipus inferior de 200 dòlars la tona. La promitja del cost de construcció dels vaixells per compte del «Shipping Board», durant la guerra, es pot calcular en 250 dòlars la tona de pes mort, tractant-se de «cargo boats». A la signatura de l'armistici, el preu baixava a 160 dòlars. Durant els primers mesos de 1920 algunes drasanes particulars acceptaren ordres a la base de 165 a 170 dòlars la tona de pes mort. Però tot seguit vingué un augment en el preu de materials de construcció, provocat per l'enorme desenrotllament de les construccions de vaixells petrolers. Darrerament semblava que el preu de l'acer americà havia de disminuir a causa de la cancellació de les ordres de la Xina i del Japó, com també de la retirada de molts compradors. Però la rebaixa que s'esperava no s'ha realitzat per dues causes: pel continuat augment del cost de la mà d'obra i per l'afluència de les demandes d'acer per part d'Anglaterra i Alemanya. En dues setmanes solament, les drassanes britàniques compraren acer nord-americà per 150,000 tones.

El preu dels vaixells petrolers ha augmentat tant que s'han retirat moltes comandes que tenien les drassanes nord-americanes. Un vaixell petroler no es fa per menys de 230 dòlars la tona de pes mort.

No obstant, la situació no trigarà en canviar-se als Estats Units, seguint el curs dels altres països. Les construccions a les drassanes nord-americanes van descendint i hauran d'acceptar comandes a més baix preu si volen continuar treballant.

Pel que es refereix als vaixells ja construïts, la baixa de preus s'accentua més cada dia. Ja el mes de novembre el «Shipping Board» posà en venda dos vaixells de 10,400 tones de pes mort cada un, acabats de construir per la «United States Steel Corporation». El «Shipping Board» en demanava 225 dòlars la tona, però en definitiva foren adjudicats a raó de 144 dòlars la tona de pes mort.

El vapor *Lake Arthur*, del «Shipping Board», de 3,000 tones de pes mort, construït l'any 1918, ha estat

venut per 426,620 dòlars, o sigui 142 dòlars la tona de pes mort. El vapor *Henry S. Grove*, del «Shipping Board», de 9,400 tones de pes mort, construït a Filadèlfia l'any 1920, ha estat venut per 1.739,000 dòlars, o sigui a 185 dòlars la tona de pes mort.

Els preus, a Nord-Amèrica, segueixen elevats, però apenes hi ha transaccions degut a que el «Shipping Board» és quasi l'únic venedor de tonellatge en navegació i es resisteix a vendre'l a un preu corresponent a la promitja que obtenen els vaixells anglesos.

Les construccions navals

Els anglesos es queixen que l'any 1920 no ha estat bo per a les construccions navals. Però aquesta lamentació no ve precisament perquè hagi baixat el tonellatge construït en relació al d'anys enrera, sinó per no haver-se construït el tonellatge que calculaven podia sortir de les drassanes si la producció dels obrers hagués estat normal. Els constructors han pagat alts jornals i, en canvi, les vuit hores de treball per a les quals els obrers es contractaven no han estat efectives, sinó que han minvat d'una tercera part. Aquesta és la causa que els anglesos considerin l'any 1920 un any dolent per al negoci de la construcció naval.

Els pronòstics per a l'any 1921 són més pessimistes encara. La raó d'això no és la mateixa que la de l'any passat. Els obrers rendiran segurament bon xic més avui que no pas fins ara, però, en canvi, el moment de la febre de comandes ha passat i en proporcions tan grosses que hi ha drassanes que temen trobar-se sense encàrrecs i en impossibilitat d'oferir vaixells al mercat en una proporció de preus que siguin assequibles pels armadors. Així, doncs, és molt probable que l'any 1921 marqui un descens considerable en les construccions angleses i degut a les exigències del mercat el preu dels vaixells baixarà perquè els jornals no assoliran el tipus actual i les primeres matèries també seran adquirides en millors condicions.

Actualment és molt reduït el nombre de comandes fetes a les drassanes angleses i, en canvi, són considerables els vaixells ja començats que han estat deixats de compte perquè els demandants no veuen possibilitat d'explotar-los sense pèrdua. La baixa del canvi dels francs i altres monedes, ha influït en gran manera a l'abandó de comandes fetes. Es cita el cas del Lloyd Royal Belge que s'ha vist obligat a desfer el contracte de construcció de quatre vapors a unes drasanes del Clyde i al mateix temps han hagut de tancar les seves pròpies drassanes. A causa de les oscillacions dels canvis, molts compradors han hagut de defer-se de les comandes passades a Anglaterra.

Els obrers constructors anglesos, que fins fa poques setmanes demanaven augment de jornal, han desistit d'aquesta pretensió. Veuen que els moments no són propicis a nous augments i que s'acosta una crisi. S'inicia entre empreses i obrers una avinença a base d'augmentar la producció, mantenint en tot el possible el tipus actual de salari.

El «Lloyd's Register», amb la rapidesa acostumada, ens dóna les xifres de la construcció total al món durant l'any 1920. Heu's aquí en un petit quadre reunides les xifres comparant-les amb les d'anys anteriors:

PAISOS	1920	1919	1918	1913
	Tones brutes	Tones brutes	Tones brutes	Tones brutes
Estats Units.	1,310,312	2,966,515	3,645,919	147,597
Canadà i altres dominis anglesos.	186,655	251,480	278,711	38,785
Bèlgica.	28,048	26,293	—	15,240
Xina.	53,624	35,700	9,818	8,228
Dinamarca	121,279	100,335	72,143	25,362
França.	397,969	216,775	51,690	229,020
Holanda	450,964	328,338	212,512	126,867
Itàlia.	363,784	314,547	133,010	53,809
Japó.	248,513	309,474	278,140	47,797
Noruega	83,928	92,719	67,738	42,614
Espanya	89,340	107,463	77,597	6,855
Suecia	122,675	110,765	99,639	18,400
Regne Unit	3,708,916	2,994,249	1,979,952	1,956,606
Total. . . .	7,179,778	7,861,363	6,921,989	3,331,143

Com ja s'anava veient en les estadístiques trimestrals, les construccions navals al món segueixen una cursa descendent. La baixa de l'any 1920, en relació amb les de 1919, es de 772,172 tones. No hi ha les estadístiques d'Alemanya, en la qual s'assenyala una activitat en totes les drassanes existents. El Regne Unit ha anat augmentant en la construcció. En canvi, els Estats Units han baixat de 1.656,203 tones. Augmenten Bèlgica, Xina, Dinamarca, França, Holanda, Itàlia i baixen el Canadà i altres dominis anglesos Japó, Noruega, Espanya i Suècia.

El proteccionisme

El proteccionisme marítim passa per un moment de crisi i d'incertitud. Fins avui s'havia exercit no passant les fronteres d'un Estat, però la llei Jones l'ha convertit en qüestió internacional. Naturalment, els Estats que s'han vist perjudicats pel règim de favoritisme que proposava el «Shipping Board» per les mercaderies transportades en vaixells nord-americans, han exercit pressió perquè la llei no fos aplicada. I així ha succeït. Almenys la qüestió resta suspesa temporalment.

Ara han circulat versions segons les quals l'almirall Benson demanarà la prohibició d'entrada als ports nord-americans de tots els vaixells estrangers que no es conformin amb les regles del país en matèria de salaris, manutenció, sanitat, etc. Dubtem de la certesa d'aquesta versió donada per un diari anglès, perquè ens estranya que per segona vegada als Estats Units s'intenti el proteccionisme marítim amb caràcter internacional.

Aquesta nova pretensió encara és més difícil que la primera. No hi ha més que fixar-se amb el que ha succeït amb la jornada de vuit hores a bord dels vaixells. Malgrat tenir-la aprovada alguns països, com França i Espanya, malgrat haver-se celebrat la Conferència Internacional Marítima a Gènova, la qüestió resta en suspens i va pel camí de no esdevenir pas una realitat. Doncs això que se suposa vol l'almirall Benson és encara de més importància que la llei de les vuit hores, perquè és pretendre imposar un sistema de govern als altres països.

La prohibició de la immigració europea als Estats Units, per dos anys, és una altra mesura que ha de portar dificultats. El Govern nord-americà s'ha anat resistint contra la invasió japonesa a Califòrnia i, en general, a tots els Estats. I aquesta resistència és la causa d'un fort antagonisme entre

els dos països, susceptible de provocar un dia un conflicte armat de qui sap les conseqüències.

Prohibir la immigració europea afecta tots els Estats, encara que amb més o en menys escala. De moment Itàlia s'ha apressat a manifestar el seu disgust per la prohibició i els seus diplomàtics ja realitzen gestions per tal de no trobar-se impossibilitats els seus súbdits a emigrar. Ja és sabut que Itàlia és un país de gran emigració a les Amèriques i actualment el corrent emigratori és tan intens que no hi ha prous vaixells per a encabir les persones que volen embarcar.

Malgrat aquesta insuficiència de tonellatge transatlàntic, a Itàlia hi ha un fort corent proteccionista. Es demana el monopoli pel transport d'emigrants i primes per a les construccions navals. Però al Senat s'han sentit veus autoritzades advocant per la llibertat d'acció i el ministre de la Indústria ha manifestat ben clar el criteri del Govern en una nota oficiosa en la qual és dit:

«Amb motiu de la suspensió de la requisa dels vaixells s'ha demanat de diverses parts la promulgació d'un règim especial de favor, estenent-lo a les construccions marítimes nacionals. S'ha demanat també el monopoli a la bandera nacional per al transport dels emigrants i l'organització de línies marítimes subvencionades per l'Estat, etc. Contra aquest programa essencialment proteccionista, s'hi ha declarat contrari l'actual ministre de la Indústria, qui afirmava al Senat que el Govern es limitarà a prorrogar per dos anys la durada del Decret De Nava, encaminat a desenrotllar durant la guerra la construcció naval i que entén deixar la més àmplia llibertat a les línies de navegació que no responguin a un servei públic indispensable, negant qualsevol premi i encoratjament i refusant tot monopoli a la bandera nacional per al transport d'emigrants.

Aquesta política, pel que fa referència a la nostra Marina mercant, sembla respondre més que cap altra als interessos generals del nostre país, si es considera que, donat l'elevat cost a Itàlia de la fusta i de l'acer, és més profitós adquirir vaixells a l'estranger que no pas construir-ne al país, com també servir-se per al nostre transport dels vaixells d'aquell país que pugui oferir nòlits millors que no pas els que oferiria el vaixell nacional construït a un preu massa elevat.»

Naturalment, aquest criteri del Govern italià no pot avenir-se amb els que sostenen la necessitat de conservar la indústria naval i la navegació. Un lliurecanvisme com el del Govern italià no pot ésser admès pel sol fet que respongui a l'interès del país en els actuals moments. Aquests són d'excés de tonellatge i de facilitats per a tota mena de transports marítims. Però els diners destinats a protegir les construccions navals i la navegació d'un país, no són diners llançats, perquè si per un cantó l'Estat bestreu, per l'altre recull al practicar la navegació companyies nacionals que deixen el benefici al país, mentre les estrangeres se l'emporten .

A més, un país com Itàlia, que durant la guerra ha sentit l'escassesa del tonellatge per a proporcionar-se les matèries d'importació que en tan gran escala necessita, no pot ara desentendre's de la protecció de la Marina mercant pròpia atenent a que n'hi ha d'altres que ofereixen condicions millors. Les estadístiques italianes mostren que durant l'any 1919 les importacions arribaren a 13.612,190 tones. Sobre aquest total el pavelló nacional transportà 2.826,146 tones i les altres 10.786,044 tones foren transportades per vaixells estrangers.

Durant els set primers mesos d'aquest any, a conseqüència de l'augment de la Marina mercant, el tant per cent de les importacions en pavelló nacional ha pujat de 20'7 en 1915 al 28'7 en 1920. Es calcula que cada 1 per 100 de guany realitzat pel pavelló nacional representa per a Itàlia una economia de 200 milions de lires a no pagar a les Marines estrangeres.

Si aquestes estadístiques no menteixen, veiem com la protecció de la marina mercant a Itàlia no és pas un problema que no mereixi l'atenció dels governants.

França, que no es troba en condicions de poder prescindir del proteccionisme marítim, no se'n desentèn pas del tot. Ja de molts anys hi ha establert el sistema de primes a la construcció i a la navegació, per tal de lluitar amb menys desaventatge contra dels concurrents estrangers. En l'any 1906 fou votada una llei de protecció a les construccions navals que havia de regir durant 12 anys. A l'arribar la data de l'expiració, el 21 abril de 1918, els armadors volien una pròrroga per quatre anys en atenció a que durant la guerra havien restat sospeses les construccions navals. No obstant les primes foren abandonades, declarant el Govern que no es repetiria el sistema i renunciant-hi els armadors.

Però les primes foren subtituïdes per la remesa de 84,000 tones de planxes a un preu màxim de 50 francs que després, a causa de l'alça continuada del carbó, s'hagué d'augmentar a 70. Aquestes planxes acabaran aviat d'ésser empleades i és per això que els armadors demanaren als constructors l'any passat quin nou règim de protecció serà adoptat, decantant-se en principi per l'escala de primes. Els constructors respongueren que no tenien raons suficients per a apreciar els beneficis d'aquesta mesura, donada la situació del canvi i la inestabilitat dels mercats.

Avui el futur règim de les construccions navals a França no es pot preveure. Amb el canvi actual els armadors francesos troben aventatge adquirint els vaixells del país. Si la venda de vaixells fos lliure hi hauria el perill que els estrangers compressin a França. Però el govern acaba de prorrogar per dos anys la prohibició de vendre vaixells a l'estranger.

JAUME CARRERA

LA T. S. F. ALS VAIXELLS

D'acord amb el proposat per la Direcció general de Navegació, s'ha disposat pel ministre de Marina, amb data 27 de desembre últim, que, tot vapor que porti més de dotze passatgers, els que tinguin habitualment a bord més de cinquanta persones i els majors de mil tones, estan obligats a portar una estació radiotelegràfica d'abast mínim de cent milles, en les condicions que s'assenyalen en el reglament vigent de radiotelegrafia.

CRÒNICA DE BUENOS AIRES

(Del nostre corresponsal especial)

Poques són les noves de les quals puc assabentar els llegidors de CATALUNYA MARÍTIMA referents a la vida marítima argentina, com no sigui el moviment cada dia més creixent que prèn aquest port.

En efecte; els armadors d'arreu del món han pres l'Argentina com a principal punt d'obir per a llurs negocis, i és de veure com cada dia afluexen noves embarcacions portant curulles en llurs bodegues un bé de Déu de mercaderies que a l'ésser expeses per aquest país, es converteixen en una riquesa, sempre més accentuada.

Aquí, no escasseja res, i per a l'home que té condicions i ganes de treballar, hi ha amb escreix oportunitat per a fer negocis.

I és que aquí, diferentment d'altres indrets, es comercia amb tot. No hi ha res que no tingui el seu valor, i qui més qui menys, tothom adinera el seu treball tant com li és possible. La febre de negociar sembla que augmenti, veient negociar els altres. Pel carrer, la gent va sempre depressa, i sembla que tots portem davant nostre un espill en el qual hi és reflexat el PESO, aquest paperet vermellós que té tant de poder.

La lluita està francament entaulada entre nord-americans i anglesos. Qui guanyarà? No ho sé, car tots ells són prou ferms i forts.

Les altres nacions fan el que poden, però els dos gegants són els esmentats.

Pel que a marina pertoca, els anglesos han tramès el vaixell *Arlanza*, una de les més formoses embarcacions de la Royal Mail, que data del 1914, o sigui de l'any de la guerra, durant el qual va fer solament dos viatges a l'Argentina, essent després empleat com a creuer auxiliar de la marina de guerra anglesa. Un cop acabada la guerra, l'han reincorporat a la línia del Plata, després d'haver-lo apariat considerablement, afegint a les que ja tenia, una quantitat de comoditats molt agradoses als passatgers. La millora més important que li han fet, és posar-li cremadors de petroli en comptes de carbó, cosa que ultra la major velocitat, li dóna una gran netedat i un estalvi important de personal.

Després, ens han tramès l'*Araguaya*, quedant de fet restablert el servei de gran luxe, com abans de la guerra, amb els vaixells *Almanzora*, *Arlanza*, *Araguaya*, *Avon* i *Andes*.

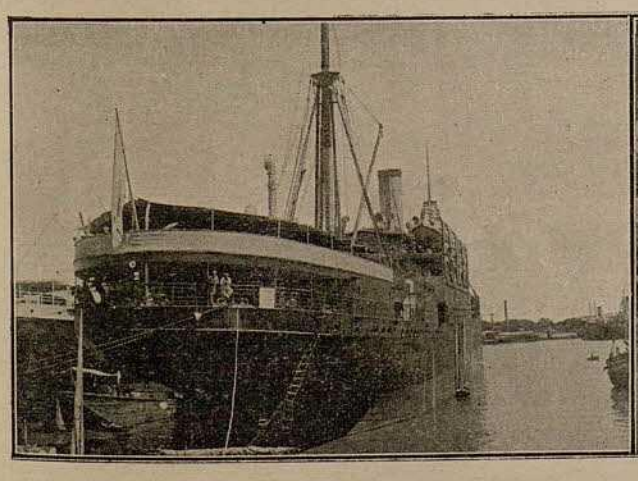
Per a la línia del Pacífic (per Magallanes) també han gairebé restablert el servei, trametent com a inauguració el formós vaixell *Orbita*, que va venir a Buenos Aires dos vegades. Es tracta d'una veritable meravella del geni naval anglès. Ara ens tenen anunciant el *Oropesa*, que vindrà també a Buenos Aires al primer viatge (els vapors del Pacífic, des de Montevideo, van directament a Magallanes sense venir a Buenos Aires) i tindré el gust de dir-ne quelcom des de les columnes de CATALUNYA MARÍTIMA. Es tracta, segons noves que ens han avançat, d'una unitat nova de 25,000 tones, que farà el viatge rodó, des de Liverpool, a Montevideo, cap al Pacífic per Magallanes, i tornant al seu punt de sortida, per Panamà.

Els francesos, ens han tramès el nou vapor *Massilia*, del qual amb molt de gust n'hauria parlat als meus amables i benèvols llegidors; però malgrat haver sollicitat una tarja per a visitar-lo al senyor representant de les companyies franceses a Buenos Aires, no m'ha estat possible poder-la obtenir, potser per excessiva feina del representant.

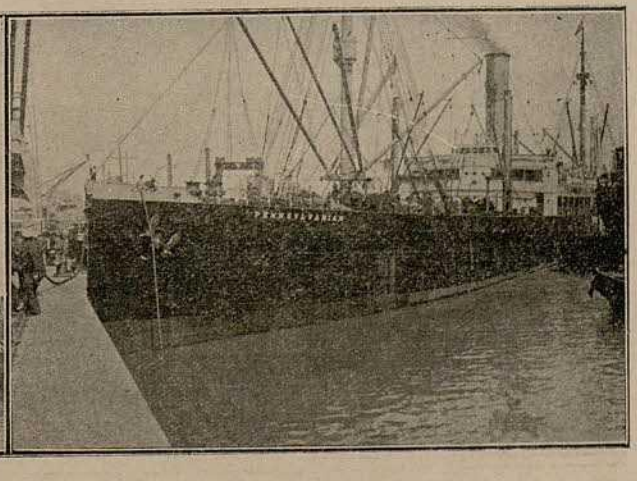
Exteriorment, és una unitat molt bonica, encara que al meu entendre, res té que envejar-li la seva companya *Lutetia*. Ens tenen anunciats els nous vapors *Alesia i Divona*, per a dins de poc temps..

Els holandesos, a més del *Limburguia* que ja vàreig descriure, ens han tramès el *Brabantia*, exactament igual al primer. Són, sens dubte, les unitats més vistoses que venen a Buenos Aires. Els dos esmentats vapors, junts amb el *Gelria*, han estat destinats a la línia d'Amsterdam-Buenos Aires, havent retirat el vapors *Frisia*, *Hollandia* i *Zeelandia*, més petits, però molt formosos, els quals han estat destinats a la nova línia d'Amsterdam-Havana.

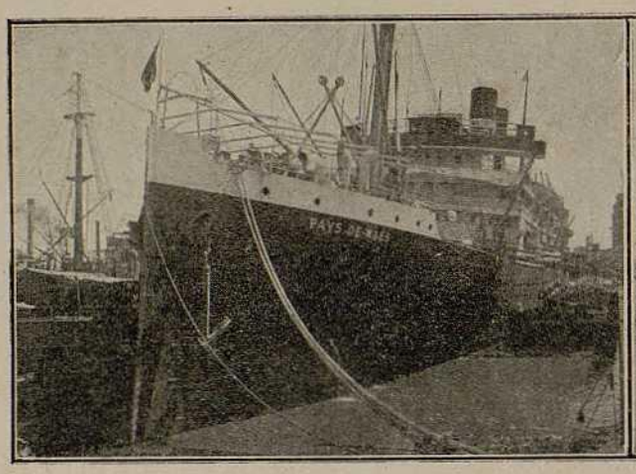
Els belgues han inaugurat llur servei de passatgers i càrrega des d'Anvers a Buenos Aires, amb el vapor *Pays de Waes*, bonica unitat que encara que no és nova, reuneix molt bones condicions. En el seu primer viatge, va portar fins al Brasil el Duc



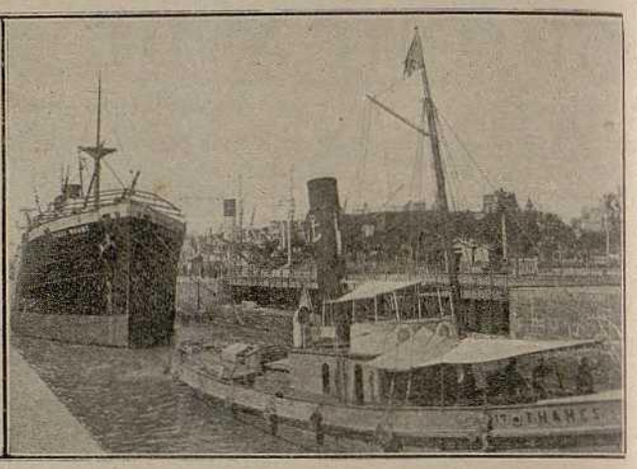
El transport de guerra argenti *Bahía Blanca* (ex alemany) ancorat a Buenos Aires



Una maniobra difícil d'amarra a Buenos Aires
A manca d'espai s'aprofiten tots els recons



El transatlàntic *Pays de Waes*, del «Lloyd Royal Belge»



Vaixell remolcat per un dels canals que separen els dics del port de Buenos Aires

de Brabant, hereu de la corona belga, que va anar a reunir-se amb els seus augusts pares.

Seguiran després els vapors *Pays de Liège*, *Pays de Naumur*, *Pays de Bruxelles* i *Pays d'Anvers*, que faran la travessia des d'Anvers, Cherburg, Corunya, Les Palmes, Pernambuco, Bahia, Río de Janeiro, Santos, Montevideo i Buenos Aires.

També estem esperant aviat el *Conte Rosso* i el *Conte Verde* del Lloyd Sabaudo, però aquests, aquí els veuran primer que jo.

Els portuguesos han tramès un gran vaixell de càrrega, el *Tras os Montes*, i es diu si continuaran portant-ne més, puix sembla que amb els vaixells exalemanys han format una Companyia de navegació amb la qual aixamplaran l'intercanvi comercial entre les Repúbliques del Plata i Portugal, sobre tot a les colònies.

Al pendre possessió de la presidència de la República l'actual President Sr. Irigoyen, va donar a conèixer la seva idea de constituir una forta marina nacional, i donar un gran impuls a la marina particular argentina. No li ha mancat bona voluntat, encara que els resultats no hagin estat satisfactoris.

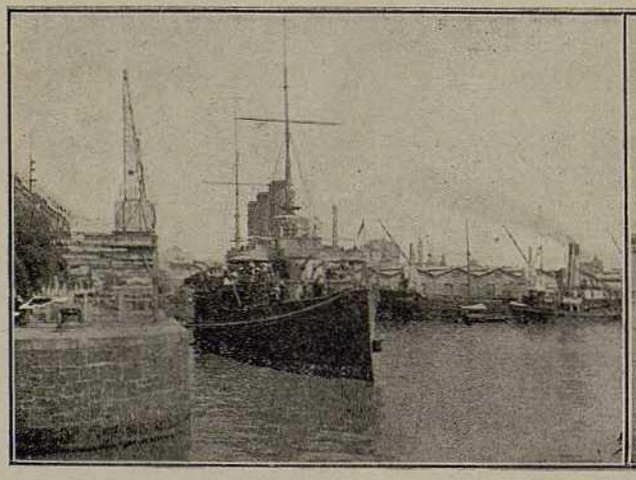
Pel que toca a la Marina nacional mercantil, va començar per fer apariar alguns pontons vells, deixant-los en estat quasi nou, però dels quals no se n'ha parlat més, ni sabem exactament on són.

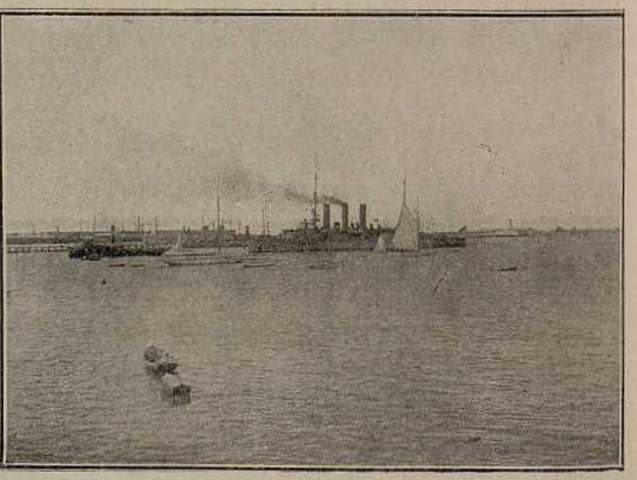
Va comprar, després d'una sèrie de gestions, el vapor *Bahia Blanca*, que estava refugiat a l'Argentina, car pertanyia a una Companyia alemanya. Se'n va pagar una quantitat considerable de diners i després de comprat, va estar en apariació més d'un any, degut a que els primitius tripulants, en previsió que pogués ésser incautat pels aliats, havien destruït parts vitals de la maquinària. Aquí, en els tallers de Marina, donant una prova de la seva competència, l'apariaren perfectament. Un cop en condicions de navegar, va suscitar-se una discussió sobre si el vaixell podria o no navegar, ja que els aliats no reconeixien la venda, feta per una nació que estava en guerra contra d'ells, a una nació neutral. Així és que es va perdre altre temps en els moments que més manca feia el tonellatge.

Per fi el vaixell va sortir cap a Nord-Amèrica i, segons diuen els diaris, econòmicament parlant, el viatge ha estat de resultats desastrosos. Ho confirma el fet que no s'ha mogut més d'aquest port, malgrat tenir tota la dotació completa.

Ara el Govern, per mitjà de la legació argentina a Londres, ha adquirit un vaixell-tanc petroler, destinat al transport de petroli des dels jaciments fiscals de Comodoro i Rivadavia. El vaixell serà d'un desplaçament de 5,400 tones i es creu podrà sortir de Londres pel mes de maig.

Els altres transports de l'Armada *Chaco*, *Pampa*





El creuer escola espanyol *Reina Regente* a Buenos Aires

i *Guardia Nacional* tampoc naveguen de molt temps.

Pel que resta dit suscintament es podrà comprendre que respecte la Marina nacional mercantil del Govern no s'han complert els bons desitjos del President i no per manca de voluntat.

Referent a la Marina particular, abans era molt nombrosa, però durant la guerra les Companyies anaren venent llurs unitats millors als Governs i armadors europeus, enllepolits pels alts preus que se'n pagaven, restant al país solament les unitats petites i molt antigues, excepció feta d'alguns dels vaixells de la Companyia Mihanovich, que fa el transport per l'interior, Uruguay i Paraguay, allargant-se fins el litoral del Brasil.

Una vaga formidable que durà prop de quatre mesos, i les vagues successives, que encara duren, han fet que els armadors s'anessin desprenent de les poques unitats que quedaven, i les que no han venut s'han matriculat als ports de l'Uruguay, de manera que, en realitat, la Marina mercantil argentina es pot dir que ha desaparegut.

* * *

Als darrers del mes d'octubre va arribar a Buenos Aires el creuer escola de guàrdies marines espanyol *Reina Regente*, que va romandre a la capital argentina una quinzena de dies.

Acudí al port el dia de l'arribada una nombrosa generació, així com les autoritats argentines. El senyor Cantilo, com alcalde de Buenos Aires, donà la benvinguda als visitants i els acompanyà sempre durant llur estada.

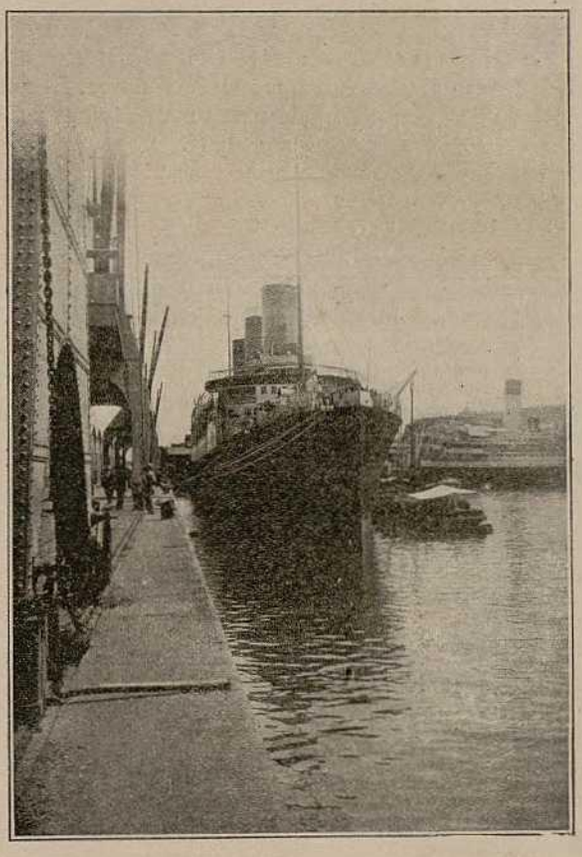
Al capità senyor Lluís Suanzes Carpegna se li va preparar hostatge al Club Naval, distinció que tenen els marins argentins per als comandants estrangers que visiten Buenos Aires, i el ministre de Marina li va nomenar un oficial de Marina, el senyor Costa Palma, com ajudant.

Foren obsequiats com aquí saben fer-ho; se'ls invità per tot arreu; foren rebuts als grans salons de lo més distingit de la societat argentina, i el President els va rebre especialment.

Els oficials i tripulació espanyola corresponguereu gentilment a tantes atencions, i sortiren contents i satisfets cap al Pacífic, a ajuntar-se al cuiraçat *España*, per assistir junts a les festes de l'obertura de l'estret de Magallanes.

* * *

Ens arriben noves telegràfiques assabentant-nos de la destrucció a les drassanes de Bilbao del nou transatlàntic *Alfons XIII*, a causa d'un incendi que diuen han provocat els obrers (1).



El transatlàntic *Massilia*, de la Companyia Sud-Atlàntica francesa

El fet ha causat forta impressió i ha estat recriminat per tota persona de seny, i especialment per la premsa. *La Nación* del 30 de novembre hi dedica un article titolat «Tiranía infecunda».

ERMENGOL VILA VALLÈS

Buenos Aires, 1 de desembre de 1920.

(1) Quan el corresponsal va escriure aquestes ratlles no se sabia allí el contingut de la nota de l'empresa, en la qual es deia, que no's tenia cap indici sègur que l'incendi hagués estat provocat pels obrers. (N. de la D.)

ALS NOSTRES LECTORS

Des d'aquest mes, CATALUNYA MARÍTIMA *esdevé mensual. Creiem que els nostres lectors comprenen prou bé la justificació d'aquesta reducció de la revista, motivada per la crisi del negoci marítim provocat pel restabliment del tonellatge que s'havia perdut durant la guerra.*

El nou estat de coses havia d'influir forçosament en la part econòmica de la revista, per la qual cosa hem cregut prudent adaptar-la a les possibilitats del seu radi d'acció. Hem decidit tornar-li a donar el caràcter d'una publicació acurada i la prova creiem donar-la amb la presentació d'aquest número.

CATALUNYA MARÍTIMA *resta satisfeta al constatar que malgrat els moments difícils presents no hagi sofert merma la llista dels seus lectors. Si bé les proporcions de la revista son reduïdes, procurarem condensar les materies amb la seguretat de donar un resum de les qüestions més interessants del negoci marítim d'arreu del món.*

L'AVENIR DE LA PESCA

(*Continuació*)

III. — Els frigorífics (1)

Ens resta parlar un xic dels frigorífics. N'hi ha de fixes i d'ambulants: aquests darrers es divideixen en terrestres i marítims. L'empleu del fred és comparable a una cadena. Cap anella pot mancar sense comprometre el resultat final de l'operació, que és donar al consumidor peix en abundància i de bona qualitat.

Deixem apart la qüestió dels vagons frigorífics, dels quals hi ha assaigs en curs i la dels vagons isotermes, en nombre de 2,250, que circulen per les línies ferroviàries. Això ens portaria lluny de les qüestions marítimes. Però ens cal parlar de dos grans frigorífics que acaben d'ésser construïts l'un a Saint-Pierre et Miquelon i l'altre a Lorient i després dels vapors de càrrega destinats a lligar-los l'un a l'altre.

Primer. Frigorífic de Saint Pierre et Miquelon. — Durant la guerra els anglesos han edificat, a Terranova, un gran frigorífic que pot amagatzemar 6,000 tones de peix i expedir a la Gran Bretanya 7,000 tones mensuals de peix destinat a suplir la deficiència de la carn. Aquest enunciant va molt bé sobre el paper, però a la pràctica ha calgut deixar-lo. No n'hi ha prou amb portar a un país milers de tones de peix. Si no s'asseguren les sortides i una clientela, si no hi ha dipòsit frigorífic en el qual tancar-hi el que no s'ha venut, passarà el que ha succeït a Anglaterra, que s'ha ofert al públic peix avariat i del qual s'ha desenganyat, havent-se'n llançat grans quantitats.

¿Per quines raons la nostra administració ha estat conduïda a crear a Saint Pierre un establiment similar al de Terranova?

D'ençà d'alguns anys, la tendència és de substituir els canots i les barques a vela dedicats a la pesca del bacallà per la xarxa a vapor, resultant-ne que aquest peix, essent l'únic susceptible d'una bona conservació per dissecació o bé conserva, tots els altres són llançats al mar. Aquests peixos moren al cap d'unes hores després d'haver estat ficats i premsats a la xarxa. D'això en resulta un malbaratament sensible, que la creació del frigorífic esmentat té per objecte que s'acabi.

Però això sembla que no s'hagi pas tingut en compte: els llocs de pesca són bon xic més allunyats de Saint Pierre que no pas de Terranova, de la qual cosa en resulta la necessitat de procurar una primera conservació del peix a bord.

Segon. El frigorífic de Lorient. — És un edifici de quatre pisos, al cap damunt del qual hi ha la fàbrica de gel d'una producció diària de 120 tones. El tercer pis està ocupat per un dipòsit de gel d'una capacitat de 1,200 tones. Els altres dos pisos comprenen les cambres fredes destinades a amagatzemar 2,000 tones de peix.

Durant algun temps la producció del port de pesca de Lorient no permetrà assolir aquesta xifra, però el supliran els aportaments del frigorífic de Saint Pierre per vapors especials. Per tal de permetre l'amarra d'aquests vaixells i d'altres, del costat del frigorífic oposat al futur port de pesca, les autoritats de Lorient han construït el moll en aigua profunda de Kergroise, complement indispensable de les installacions, el cost de les quals és de 2.501,250 francs.

Tercer. Transports frigorífics. — La Marina mercant ha comprat a Anglaterra dos vapors de càrrega construïts en sèrie, el *War Coppice* i el *War Conty*, d'un tonellatge de pes mort de 5,050 tones, al preu 135,000 lliures cada un. Heu's aquí les característiques dels dos vaixells, que canviaran el nom per *Boréal* i *Austral*: Eslora, 100'90 metres; mànega, 15'85 metres; puntal, 7'62 metres; línia de flotació, 6'40 metres.

La màquina, d'una potència de 3,000 cavalls, ha donat 11'5 nusos en els assaigs. El vapor és produït per tres calderes. Cada vaixell va proveït de dues bodegues davant i altres dues darrera, amb la màquina al mig i no tenen més que un pont.

L'arsenal de Lorient està encarregat de llur transformació en frigorífics, la qual es prossegueix ràpidament. Podran transportar 1,500 tones de peix en les tres bodegues frigorífiques i 1,000 tones de mercaderies diverses en la bodega de popa.

La màquina és de tipus Duplex, a l'àcid carbònic, de doble expansió. Podrà baixar la temperatura de les bodegues a 11 graus i mantenir-la a 8 amb un funcionament de 18 hores per dia. Per obtenir aquest resultat no més haurà de funcionar la meitat de la installació, servint l'altra meitat de recanvi.

L'aillament de les bodegues serà obtingut per una capa de suro entre el casc i un revestiment de fusta. La producció del fred es farà per circulació de salmorra dins dels serpentins collocats al llarg dels costats laterals així com sota el pont. Unes claus de seccionament permetran l'obertura de les tapes de les bodegues.

El funcionament d'aquests organismes serà confiat a una sola entitat d'explotació, mitjansant adjudicació, la qual, segons totes les probabilitats, serà una filial de la companyia d'Orleans.

El frigorífic pot exercir una acció benefactora pel que fa a l'estabilització dels preus del peix, fins ara exposats a variacions massa fortes i brusques. Cal esperar que no serveixi de magatzem tancat als intermediaris per a provocar l'alça. M. André Lebon, president del tercer congrés del fred, ha indicat un mitjà d'evitar aquest inconvenient, empleat ja a Amèrica: és el d'obligar la Societat a publicar setmanal o quinzenalment les existències amagatzemades. Cal que aquesta precaució elemental sigui imposada al futur concessionari.

Respecte els fabricants de conserves, una vegada obtingudes les experiències de les quals hem parlat, desitgen solament que el frigorífic pugui encabir, per alguns dies, en cas de massa abundància de sardines, el peix necessari per assegurar la continuació del treball un cop desocupada la fàbrica.

(1) Veure els núms. 23, 24, 25, 26 i 27. Any II.

L'ACTUACIÓ DEL "SHIPPING BOARD"

La notable revista anglesa *Shipping World*, comentant les manifestacions de l'almirall Benson, favorables a l'establiment d'un sol tipus de nòlit, escriu el que segueix:

«La baixa dels nòlits evidentment dóna motiu a que els directors del Shipping Board americà sentin la diferència que hi ha entre posseir vaixells i fer-los remuneratius, i a que vegin que de totes les branques del comerç, el negoci naviler, precisament per això, sigui una de les més exposades a la competència internacional.

Aquesta és la causa que l'almirall Benson pensi i digui que «les condicions de la navegació a tot arreu del món, mostren actualment una marxa tal que probablement provocaran dins de poc temps una intelligència internacional respecte lleis, reglaments i tarifes.»

La idea del director del Shipping Board és que per via diplomàtica s'arribi a un açord sobre aquestes matèries, mitjançant el qual es mantingui la lleialtat i es respectin les bones ocasions que cadascú trobi, *climinant els perills de la competència.* Per aquesta darrera frase es dedueix clarament que el pensament de l'almirall va pel camí de l'«standardització de les tarifes».

Aquesta qüestió els navilers particulars l'han discutida diverses vegades sense cap resultat pràctic. En definitiva no seria més que una provatura d'un nou ministeri gerent de la Marina mercant; és a dir, un organisme més o menys rígid limitat per una burocràcia gens elàstica que evitaria una bona quantitat d'inconvenients als funcionaris. Però això no seria bo ni per la navegació ni pel comerç. La sàvia experiència dels navilers particulars es defensa dels perills de la competència limitant els contractes i acumulant reserves durant els períodes d'intensa activitat comercial, quan l'espai dels vaixells de transport és molt sollicitat i les tarifes són elevades, per compensar els períodes en que el comerç resta estacionat i les tarifes no són remuneratives.

El Shipping Board hauria d'atendre's a aquesta línia de conducta. Si l'almirall Benson ha utilitzat els seus vaixells sense eficàcia i ara en toca les conseqüències, cal reconèixer que no es troba pas en gaire bona posició per demanar que els navilers es deixin lligar per contractes a llarg termini, amb el sol objecte de treure'l a ell d'una dificultat passatgera.»

Parlant d'aquesta mateixa qüestió, un altre articulista anglès diu que el Shipping Board ha inundat el món de tonellatge i que treballa per trobar la manera de deturar la pèrdua de prop de mig milió de dòlars diaris que experimenta actualment. L'article acaba amb aquesta consideració: «El Shipping Board és el propietari de tonellatge més fort del món, i avui toca les conseqüències de la lamentable situació en que es troba la Marina, d'una manera tan decisiva, que si fos una empresa particular, la seva fallida fóra inevitable.»

El «Shipping» de Nova York corresponent al 25 de desembre passat publica una nota en la qual parlant sobre si el Shipping Board pot donar garanties contra la baixa dels vaixells, diu: «El poder assegurar que durant un determinat període de temps els preus del tonellatge no baixarà, constitueix una seriosa preocupació pel Shipping Board, tant més quan aquesta corporació té uns 1,500 vaixells pels quals sollicita comprador, tot mantenint el preu de 160 a 185 dòlars la tona de pes mort.

La garantia contra la baixa d'quests preus un cop els vaixells siguin en mans dels compradors, és cosa d'urgent necessitat pel Board, sobretot tenint en compte el preu a que es cotitza la tona de pes mort a altres parts del món. Molts vaixells a ports europeus han estat venuts darrerament a preus que voregen els 75 dòlars per tona de pes mort.

Davant de la minva de volum de vaixells de càrrega i descàrrega i la baixa considerable de demanda de vaixells, el Shipping es troba en situació de considerar si és més econòmic oferir garanties durant un temps determinat contra la baixa de preus o bé assumir la responsabilitat de les pèrdues que el Govern pugui experimentar mantenint els vaixells inactius.

El Shipping Board es troba també en posessió de 200 vaixells de fusta immobilitzats, pels quals busca compradors.

La revista anglesa *The Syren*, del 29 de desembre passat, és a dir, en el número aparegut quatre dies més tard del que hem extret els paràgrafs anteriors, publica un article dedicat a la mateixa qüestió, el començament del qual diu: «Un telegrama de l'Agència Reuter de Nova York, anuncia que el Shipping Board ha pres el determini de reduir el preu del seu tonellatge a 125 dòlars la tona de pes mort; aquesta inesperada decisió obeeix a l'estat actual del mercat i a la impossibilitat de collocar el tonellatge a preu més elevat.»

L'autor de l'article comentant la notícia, afegeix: «No podem dir si aquesta reducció serà suficient per facilitar la venda dels vaixells del Shipping Board; però, considerant que el preu de 125 dòlars, fou el màxim fixat l'abril passat pels navilers americans, quan foren consultats sobre aquesta qüestió pel Shipping Board, dubtem que aquesta rebaixa de darrera hora sigui prou a decidir els compradors, avui que justament les tarifes fixades pel tràfec més important d'Amèrica són un 60 per 100 més baixes que les que regien a l'abril passat i que els valors han experimentat una minva proporcional.

El nou preu és equivalent a 25 lliures per tona sense comptar la diferència del canvi, i a 35 lliures sumant-hi aquesta diferència. Aquestes xifres, indistintament, estan sustancialment pel damunt dels preus actuals, i per tant, és molt difícil esperançar cap benefici treballant amb tonellatge adquirit a tals preus, donat el nivell actual dels nòlits».

Comentant el telegrama de la Reuter, el «Shipping Board» ha donat a Londres una nota. La part més divertida — diu l'articulista del «Syren» — és la se-

güent: Simultàniament a això, les tarifes dels nòlits són extremadament baixes: en aquest particular hi ha hagut un veritable retrocés, i nosaltres no estem disposats a operar els nostres vaixells de manera que llur activitat no resulti remunerativa, com ho han fet diverses Companyies particulars, simplement per mantenir-los i esperar millors temps: *nosaltres deturem les nostres pèrdues.*»

Però, justament això és el que no ha fet mai el Shipping Board, i el que nosaltres constantment hem dit que hauria de fer. No obstant aquest manifest o relació tan extraordinari, no és altra cosa que un més dels molts que ha publicat l'almirall Benson sobre aquestes qüestions. Podem recordar, per exemple, el seu missatge dirigit a la Conferència de Yokohama en el qual deia: «El Shipping Board considera que no cal pas un sacrifici gaire gran per establir la Marina mercant americana a les rutes comercials del Pacífic i obligar a transportar els carregaments americans en vaixells de la nostra nacionalitat.» Podem recordar també la famosa amenaça feta al Japó, de netejar les mars dels seus vaixells i l'amenaça d'una guerra a mort dirigida a la Cie. Générale Transatlantique.

Sobre els vaixells de fusta, en diverses ocasions també han aparegut remarcables manifestos redactats per la mateixa mà. D'aquests vaixells alguns han sortit bons, altres dolents. Molt pocs foren excellents; la majoria no tenien més justificació que la urgència de la guerra.

Veiem com s'explica el manifest, respecte d'aquest punt:

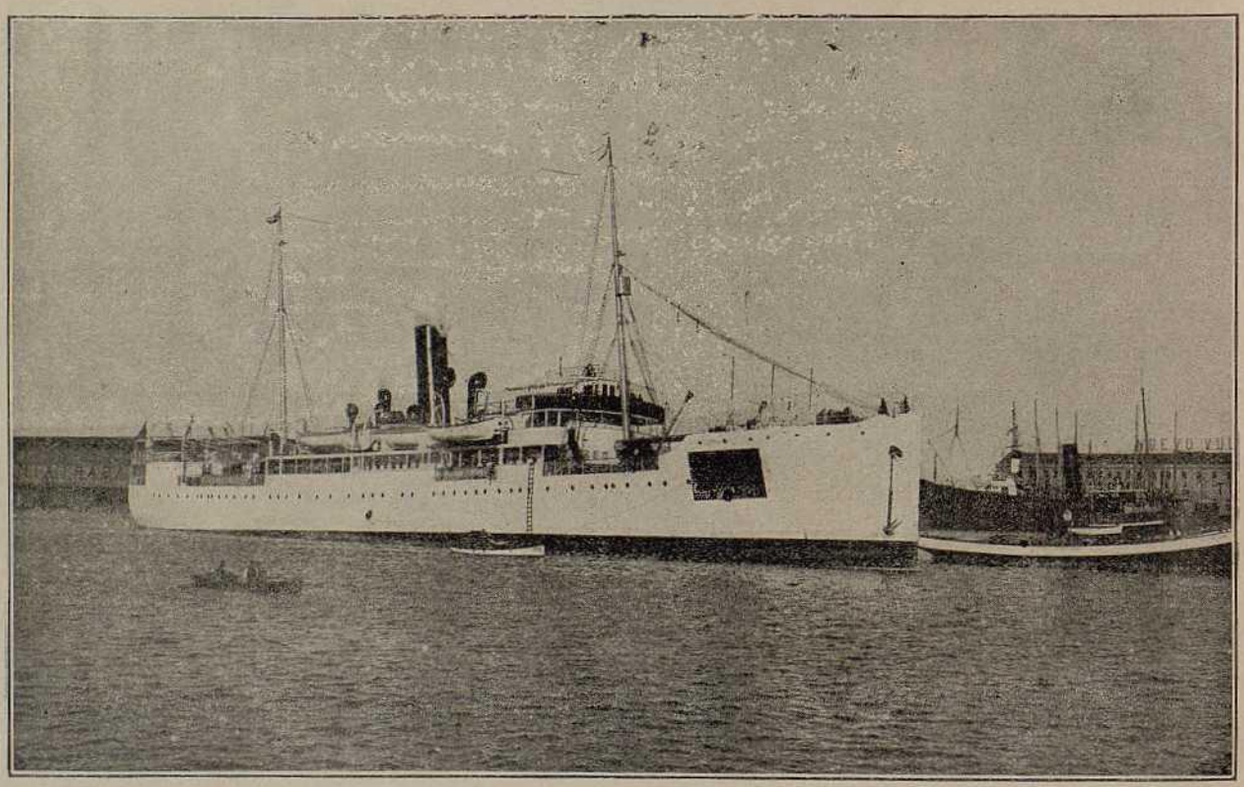
«Pel que toca als vaixells de fusta i de formigó armat propietat de l'Estat, reconeixem que no estan en condicions d'ésser explotats en el tràfec comercial a través de l'Atlàntic. Però si això és absolutament cert pels bastiments de formigó armat, pels de fusta només és qüestió d'adjudicar-los a Companyies particulars que els puguin fer treballar amb més economia del que podem fer-ho nosaltres. Aquests vaixells han tingut un brillant èxit a Escandinàvia. Un navegant d'aquell país ens ha dit que havia navegat tot l'estiu i la tardor amb vaixells d'aquests, amb un benefici considerable.»

A aquesta extremadament falaguera afirmació del director del Shipping, l'articulista anglès replica reiterant la desconfiança que tals bastiments han inspirat sempre als navilers americans i estrangers, i per corroborar el seu parer, transcriu les següents paraules d'un naviler noruec:

«Els vaixells de fusta construïts pel Shipping Board, no poden ésser considerats com una aportació seriosa al tonellatge del món. Són mal projectats, mal construïts i mal qualificats pels asseguradors. Jo n'he fet l'experiència i no tinc pas motius d'elogiar-los certament.»

Efectivament, aquest senyor n'ha manat alguns dels dolents i no té motiu per considerar-los acreedors d'un «brillant èxit».

L'embarcar-se en aquests vaixells és cosa que no es pot fer així com així, perquè, segons el final del manifest que comentem, el Shipping Board reconeix noblement que el «temor és el principi de la saviesa».



El vapor *Santa Isabel*, de la Companyia Transatlàntica, naufragat a les costes de Galícia.

CRÒNICA DE BILBAO

Situación financiera de la plaza

Está muy lejos de ser lo que fué en los últimos tiempos la situación financiera de la plaza.

La crisis que recorre el mundo no podía pasar de largo sin dar su pellizco en nuestra economía tan vulnerable como la que más en este aspecto porque de la guerra recogió muchos dones de riqueza para nuestra región.

No es, sin embargo, la consecuencia de la crisis tan grave en nuestra plaza como en otras de España. Aquí queda reducida a una restricción profunda del crédito, a una escasez de dinero enorme y a una suma más o menos grande de pérdidas a consecuencia de especulaciones atrevidas en materia de compras de mercancías y moneda extranjera, pero que de ninguna manera llegan a tener tanto poder que hagan de tope en la marcha de los negocios locales.

Ahora mismo, la crisis aguda catalana, con la suspensión de pagos del Banco de Barcelona, no ha producido el más mínimo efecto ni en Banca ni en Bolsa; todo se ha convertido en la noticia del día, pero sin que ni media docena de cuenta-correntistas se hayan dado por aludidos y sacaran sus fondos de los Bancos.

Nada tiene esto de extraño, porque, en efecto, las características financieras y económicas de Vizcaya difieren enormemente de las de Cataluña.

La cuestión social

El período electoral que aún «colea» ha abierto un paréntesis en la consideración de este problema. Creemos, no obstante, que ha entrado en un período crítico la cuestión social. La misma causa que produjo el ensorbecimiento del obrero, el mismo proceso económico, aunque dirigido en sentido contrario, ha sido el factor productor de la evolución. Antes fué la crisis de escasez la que produjo exceso de compradores y alza en los precios de las mercancías. Ahora ha sido exceso de mercancías y escasez de compradores lo que ha traído la crisis industrial y con ella la reducción de la cantidad de trabajo y, por ende, el paro forzoso. Tras él, se vienen abajo las concepciones anárquicas de los obreros donde se apoyan muchas de las causas promotoras de la crisis, la reducción del rendimiento, el alza de los jornales, el sabotage, la huelga, etc.

Por ella han terminado, al menos por un momento, las amenazas sindicalistas y sociales. Cuando no hay donde pedir, nadie pide.

Es satisfactorio que esto suceda, por una parte, pues así podrá hallar la industria y el comercio la tranquilidad necesaria para poder desenvolverse sin amenazas ni coacciones; pero como esto sucede cuando la paralización se ha producido, hay que lamentar que el finiquito de la cuenta a liquidar entre obreros y capitalistas se haga sobre la ruina de la industria y de la economía española.

Los valores navieros

Nada ha cambiado las pautas por las que discurre en los últimos tiempos la cotización de los títulos navieros. La marcha de los mercados de fletes sigue siendo harto lánguida y las cotizaciones de precios están completamente por los suelos, tanto, que los más entendidos en la materia señalan se ha llegado a una época que teniendo en cuenta la cifra actual de gastos de cualquier buque es bastante peor a la más grave crisis de fletes del año 1914.

Los dividendos navieros, como es natural, vienen en una continua reducción y aun muchas casas navieras pequeñas ni entregan las acostumbradas cantidades trimestrales a sus accionistas a cuenta de beneficios. Este es un nuevo motivo para que casi t dos los títulos de esta clase vengan cotizando en forma harto baja.

Puede hacerse una excepción de las Sotas, que habiendo llegado a un cambio de casi el 39 por 100, intentan luego unos pinitos elevatorios con buen resultado, aunque sin conseguir colocarse muy por encima de los cambios del mes.

En conjunto, la situación de estos valores viene a ser la siguiente:

	Cambio del 10	Cambio del 25
Sota y Aznar...	19'20	17'20
Marítima Nervión	14'00	13'60
Marítima Unión	4'50	3'30
Naviera Vascongada... ...	4'75	4'00
Naviera Bachi	8'00	8'00
Naviera Mundaca	2'45	1'98

Nuevos buques para la matrícula de Bilbao

Recientemente ha sido botado en los Astilleros Echevarrieta, de Càdiz, el vapor de 5,000 toneladas *Atalaya*, construído en unión de otros varios en el mismo astillero para la Compañía Marítima Bermeo de esta plaza.

En los Astilleros Ropner, de Stockon, ha sido botado el *Atxerri Mendi*, precioso buque de 6,000 toneladas, construído para la Compañía Naviera Sota y Aznar.

Para la casa Bachi se construye en Inglaterra, en los astilleros Richarson, de Stockton, el buque *Manu*, de 5,500 toneladas de peso muerto. Ha sido lanzado al mar uno de estos días.

La reducción de sueldos a la oficialidad de los buques

No estábamos equivocados cuando decíamos en el último número que los navieros de Bilbao, o por lo menos buen número de ellos, estaban decididos a introducir economías en el renglón de los sueldos.

Efectivamente, una comisión de armadores de buques grandes se ha entrevistado con la Asociación de capitanes para exponerles que, habiendo llegado los momentos difíciles para el negocio, a causa del precio excesivo del carbón y de la baratura de los fletes, había llegado también el momento de introducir economías.

La Asociación de Capitanes parece ser manifestó oficiosamente que las economías debían introducirse en cuantos elementos forman la explotación del bu-

que, no olvidando la parte de beneficios y la de seguros.

Los armadores manifestaron que una de las cargas más pesadas es la del seguro por los precios elevadísimos a que se encuentran valorados los buques, ya por la natural causa del precio de compra o por el de balance. Para que a causa de esto la participación de los oficiales y tripulantes en los beneficios no tenga merma, los armadores están dispuestos a una valoración nueva de los cascos a base del tonelaje y edad de cada uno, señalándoles un valor convenido en las cuentas de la Sociedad para los efectos del reparto de beneficios internos del negocio.

La pelota puede decirse está en el tejado, pues nada hay acordado en definitiva y, según lo que se susurra por fuera, la actitud de los capitanes y oficiales es la de resistencia a la rebaja de sueldos y antes irán a la huelga que consentir la merma en sus sueldos.

Los sueldos acordados por las Compañías adheridas, son:

Capitán de cabotaje, 900; de gran cabotaje, 900 más 0'50 por 100; de altura, 1,000 más 0'50 por 100.

Oficial primero, de cabotaje, 500; de gran cabotaje, 500 más 0'30 por 100; de altura, 550 más 0'30 por 100.

Oficial segundo, de cabotaje, 350; de gran cabotaje, 350 más 0'25 por 100; de altura, 400 más 0'25 por 100.

Maquinista primero, de cabotaje, 800; de gran cabotaje, 800 más 0'40 por 100; de altura, 900 más 0'40 por 100.

Maquinista segundo, de cabotaje, 500; de gran cabotaje, 500 más 0'30 por 100; de altura, 550 más 0'30 por 100.

Maquinista tercero, de cabotaje, 350; de gran cabotaje, 350 más 0'25 por 100; de altura, 400 más 0'25 por 100.

Además de los sueldos acordados, los oficiales tendrán en viajes de gran cabotaje y altura el 2 por 100 de utilidades líquidas, repartidas según arriba se detalla.

Es muy interesante hacer notar que entre las Compañías navieras adheridas a este acuerdo de la unificación de sueldos no se encuentra ni la Sota, ni la Nervión, ni la Unión, ni la Vascongada.

Nuevas líneas de navegación

La «Ward Line», que en los últimos tiempos dirige sus miradas insistentemente al puerto de Bilbao con el que ya tenía establecida una escala en su servicio Bilbao-Habana, está obteniendo muy buenos resultados con la línea a Nueva York. Por lo visto estos buenos auspicios la han alentado para mayores empresas y desde enero inaugurará un servicio regular de carga para Sudamérica, estableciendo escalas directas sin trasbordo en Río Janeiro, Santos, Buenos Aires y Montevideo.

La casa Sota y Aznar, por su parte, también se prepara a incorporar su esfuerzo a la mejor extensión de nuestras actividades exportadoras y prepara en combinación con un servicio de viaje redondo con América del Norte, un servicio de viajes regulares de carga de Bilbao para América del Sur, tocando en los mismos puertos que la Ward Line. Para este servicio la casa bilbaína ha dedicado el vapor *Alu Mendi*, de 6,000 toneladas, recientemente construído en Inglaterra, y que llegará a Bilbao para proceder a su abanderamiento uno de estos días.

Celebramos esta ampliación de nuestras disponibilidades de «cargos» para el comercio transatlántico. En los últimos años el abandono en que ha tenido la Compañía Transatlántica Española al puerto de Bilbao ha sido causa de que su comercio de exportación con los mercados hispano-americanos se restrinja de tal modo que volver a recuperarlo después haya sido obra de romanos.

IBAIZABAL

DRASSANES CARDONA
DE
CARDONA I MILLANS, S. A.
Construccions i apariacions
navals en fusta
TALLERS I DESPATX: FINAL DEL PASSEIG NACIONAL
TELÉFON 2522 A.
BARCELONA (Barceloneta)



BITACOLES
FANALS MARITIMS
TELÈGRAFS MAQUINA
APARIACIONS A BORD
E. i F. PASCUAL MONTURIOL
C. PARLAMENT, 12
BARCELONA

AGUSTÍ BAS ROLDÓS

SEGURS I REASSEGURS

ATAULF, 5 PRAL. Telèfon 3775-A BARCELONA

EFECTES NAVALS

JUST MARLÉS

Agent de The British Antifouling Composition & Paint C.º Ltd. (London-New York), contractors to the Admiralty
Pintures submarines i especials per a vaixells de ferro i fusta

DESPATX: PLAÇA MERCÈ, 4 - Telèfon A. 2108

FILL DE RAMÓN A. RAMOS

Armador i Consignatari

Casa Sucursal a Melilla. Direcció telegràfica i telefònica a Barcelona: RAMOS. A Melilla: ONRAMOS

Passeig de Colom, 19 BARCELONA Telèfon 205 A

HAMBURG: LÍNIA REGULAR DE VAPORS RÁPIDS: HAMBURG
"ROB, M. Sloman Jr. Mittelmer - Linie"

RICARD TORRABADELLA

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

CONSIGNACIÓ DE VAPORS: AGENCIA DE DUANES

Cables i telegrames: «Torrabadella» **Barcelona** Carrer Traspalacio, 4 Telèfon 822-A.

LA UNIVERSAL

Fàbrica de galeta per a vaixells i Forn de pa de JOSEP PERMANYER
Exportació de galeta a tots els ports d'Espanya i Ultramar
Puré Permanyer
El millor aliment vegetal propi per a la navegació, per sa conservació indefinida
Premiat amb Medalla d'or i Creu de Mèrit en l'Exposició de Higiene de Milan (Itàlia) 1919
P. Colom, 2 i Mercè, 44 - Telèfon 2826 A. - Sucursal: Mercè, 7
Casa fundada en l'any 1802
BARCELONA

ENRIC FREIXAS

Consignatari de vaixells

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

LA UNIVERSAL

AGENCIA DE DUANES I TRANSPORTS

MARIÁN LLUCH

Princesa, 44. - BARCELONA

Cases a Port-Bou i Cerbere

CABLES D' ACER

RUPERT ANGLADA

PRIMERA a ESPANYA en CONSTRUCCIONS de CABLES METALICS
Especialitat en Ascensors, Montacargues, Maniobres de vaixells, Arts de Pesca, Ponts colgants, Suspensió d'aparells d'il·luminació i Parallamps
Carrer Ample, 13 - Tel. 2238 A. - Barcelona

AGENCIA GENERAL DE DUANES

Transports terrestres i marítims - Consignacions
Representacions - Comissions
ESPECIALITAT EN ELS SERVEIS D'EXPORTACIÓ

JOSEP GUILLERMO FELIU

Rambla Santa Mònica, 4 - Telèfon 3694 A. - Barcelona

TALLER DE REPARACIONS NAVALS

HILARI MARIMÓN

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

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTS
INTERNACIONALS - DUANES - TRANSITS

J. PALAZON, S. en Cta.

Josep A. Clavé, 3 — Telèfon 1939 A.

ELECTRO-MOTORS TRIFÀSICS: DISPONIBLES, de 0'75 a 300 HP. ELECTRO-MOTORS, etc., CONTÍNUA 220 V.
DISPONIBLES, DE 0'5 8,00 A 100 HP.
PREPARACIONS: BOBINATGES.

LLUÍS CARRERAS

VALÈNCIA, 304 **Barcelona** Telèfon 1205 G

THE BERWIND-WHITE COAL MINING CO.

Propietaris, explotadors i exportadors dels famosos carbons sense fum

BERWIND'S EUREKA, BERWIND'S NEW RIVER i BERWIND'S POCAHONTAS

Carbons per a la Navegació i per a la producció de Gas amb el gran carbó

"OCEAN WESTMORELAND GAS COAL"

OFICINES

NOVA YORK: Broadway, 11. — **Filadèlfia:** Commercial Trust Building. — **Boston:** Maritime Coaling Co., Agentes.-N.º 4, Nort Ferry Ave., East Boston **Baltimore:** Keyser Building. — **Xicago:** People's Gas Building

MOLLS D'EMBARCAMENT

Nova York: Eureka Pier, Harsimus-Sixth Street, Jersey City. — **Filadèlfia:** Greenwich Piers. — **Baltimore:** Canton Piers. — **Newport News i Norfolk, Va. Duluth, Minn. — Superior, Wisconsin**

AGENTS PER A ESPANYA

E. PUIGDENGOLAS

Ausias March, 50 BARCELONA Telèfon 91 S. P.

Serveis de la Companyia Transatlàntica

Línia de Cuba Mèxic

Servei mensual, sortint de Bilbao el dia 17, de Santander el 19, de Gijon el 20 i de Corunya el 21, per a Habana i Veracruz. Sortides de Veracruz el 16 i de Habana el 20 de cada mes, per a Corunya, Gijon i Santander.

Línia de Buenos Aires

Servei mensual, sortint de Barcelona el dia 4, de Màlaga el 5 i de Càdiz el 7, per a Santa Cruz de Tenerife, Montevideo i Buenos Aires, emprenent el viatge de regrés des de Buenos Aires el dia 2 i de Montevideo el 5.

Línia de New-York, Cuba Mèxic

Servei mensual, sortint de Barcelona el dia 25, de València el 26, de Màlaga el 28 i de Càdiz el 30, per a New-York, Habana i Veracruz. Regrés de Veracruz el 27 i de Habana el 30 de cada mes, amb escala a New-York.

Línia de Venezuela-Colòmbia

Servei mensual, sortint de Barcelona el dia 10, el 11 de València, el 13 de Màlaga, i de Càdiz el 15 de cada mes, per a Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico i Habana. Sortides: De Colon el dia 12 per a Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, Puerto Rico, Canàries, Càdiz i Barcelona.

Línia de Fernando Póo

Servei mensual, sortint de Barcelona el dia 2, de València el 3, d'Alacant el 4, de Càdiz el 7, per a Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma i per a els ports de la costa occidental d'Africa.

Regrés de Fernando Póo el 2, fent les escales de Canàries i de la Península, indicades en el viatge d'anada.

Línia de Brasil-Plata

Sortint de Bilbao, Santander, Gijon, Corunya, i Vigo, per a Rio Janeiro, Montevideo i Buenos Aires; emprenent el viatge de regrés des de Buenos Aires per a Montevideo, Santos, Rio Janeiro, Canàries, Vigo, Corunya, Gijon, Santander i Bilbao.

Demés dels indicats serveis, la Companyia Transatlàntica té establerts els especials dels ports del Mediterrani a New-York, ports Cantàbric a New-York i la Línia de Barcelona a Filipines, les quals sortides no són fixes, i s'anunciaran oportunament a cada viatge.

Aquests vapors admeten passatgers i càrrega en les condicions més favorables, als quals la Companyia els dóna estatge amb molta comoditat i bon tractament, com ho té acreditat en son dilatat servei. Tots els vapors tenen telegrafia sense fils.

També s'admet càrrega i s'expendeixen passatges per a tots els ports del món, servits per a línies regulars.

Islenya Marítima

OFICINES A BARCELONA : RAMBLA DE SANTA MÓNICA, 30

SERVEI DE COMUNICACIONS REGULARS DE LES BALEARS AMB LA PENÍNSULA

Palma a Barcelona	Diumenge 20,30 Dilluns . 20,30 Dimecres . 20,30 Divendres. 20,30
Palma a València.	Dimarts . 18,00
Palma a Alacant.	Dissabte . 12,00
Mahó a Barcelona	Dimarts . 17,00 Dissabte . 17,00
Mahó a Alcúdia i Barcelona	Dijous . . 8,00 D'Alcúdia surt a les . . . 19,00
Eivissa a València	Dimarts . 20,00
Eivissa a Barcelona.	Dijous . . 17,00
Eivissa a Alacant.	Dissabte . 21,00
Argel a Palma.	Dia 21 de cada mes a les 16,00
Palma a Marsella.	Dia 22 de cada mes a les 22,00
Barcelona a Palma	Diumenge 20,30 Dilluns . 20,30 Dimecres . 20,30 Divendres. 20,30
València a Palma.	Dijous . . 18,00
Alacant a Palma.	Dimarts . 13,00
Barcelona a Mahó	Dilluns . 18,30 Dijous . . 18,30
Barcelona a Alcúdia i Mahó	Dissabte . 18,30
València a Eivissa	Dimecres . 20,00
Barcelona a Eivissa.	Divendres. 17,00
Alacant a Eivissa.	Dimarts . 13,00
Palma a Argel.	Dia 27 de cada mes a les 16,00
Marsella a Palma.	Dia 25 de cada mes a les 22,00

SERVEI INTERINSULAR DE COMUNICACIONS DE BALEARS

Palma a Mahó	Divendres. 20,30
Palma a Ciutadella	Dimarts . 19,00
Palma a Eivissa	Dilluns . 22,00 Dissabte . 12,00
Ciutadella a Alcúdia.	Dijous . . 10,00
Mahó a Alcúdia	Dijous . . 8,00
Palma a Cabrera.	Dimecres . 7,00 Divendres. 7,00
Eivissa a Formentera	Dimarts . 9,00 Dijous . . 9,00 Dissabte . 9,00
Mahò a Palma.	Dissabte . 20,30
Ciutadella a Palma	Dilluns . 19,00
Eivissa a Palma	Dimarts . 24,00 Dissabte . 22,00
Alcúdia a Ciutadella.	Diumenge 8,00
Alcúdia a Mahó	Diumenge 8,00
Cabrera a Palma.	Dimecres . 14,00 Divendres. 14,00
Formentera a Eivissa	Dimarts . 12,00 Dijous . . 12,00 Dissabte . 12,00

FLOTA DE LA ISLENYA MARÍTIMA

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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVILER I CONSIGNATARI

LINIA REGULAR ENTRE
ESPANYA I ELS
ESTATS UNITS

◆◆◆

TELÈFON
N.º 1960 A.

Direc. telegr. i telef.:
DOBRÚ

A. Clavé, 7, pral. BARCELONA

DRASSANES
DE TARRAGONA, S. A.

CONSTRUCCIÓ
Y APARIACIÓ
DE VAIXELLS

DIRECCIÓ CENTRAL:
BARCELONA
Passeig Colom, 17 : Telèf. 2312 A

FACTORIA Y TALLERS:
TARRAGONA
Carrer de la Pau, 22 : Telèfon 375

HISPANIA MARITIMA

SOCIETAT ANONIMA

Director en cap: ENRIC VILA MARIEGES

COMPANYIA DE NAVEGACIÓ

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

FLOTA
DE LA COMPANYIA

«Damiana» : «Cristóbal»
«Marieges» : «Vila»
«Marquet»

JOSEP A. CLAVÉ, 25, PRAL.
BARCELONA
TELÈFON 725 A.
Cable, Teleg. i Telef.: HISPATIMA
Clave: A. B. C. 5.ª edició

CONSIGNACIONS I NOLIEJAMENTS

SECCIO COMERCIAL : IMPORTACIO : EXPORTACIO

FÁBREGAS I GARCIAS

Armadors i Consignataris

Direcció telegràfica i telefònica: FABRECAS
BARCELONA

PASSEIG COLOM, 9 - Entrada pel carrer de la PLATA, 4. PRAL.

TELÉFONS: 2501 A. - Per a conferències: 4131 A.

BARCELONA

PLAÇA OLÓZAGA, 11 - Telèfon 39

TARRAGONA

Direcció telegràfica i telefònica: FABRECAS
TARRAGONA

DRASSANES
DEL MEDITERRANI, S. A.

BARCELONA

OFICINES
PLAÇA MEDINACELI, 5

CONSTRUCCIONS
APARIACIONS
MAQUINARIA
FUNDICIÓ

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

Editorial Catalana, s. a. — Secció d'imprenta. — Mallorca, entre 257 i 259.- Telèfon 58 G. — Barcelona