Navegación

Año II - N.º 8

Polacra-goleta TERESA Fot. Jorro

60 cts.

Biblioteca Nacional de España

Transportes internacionales

Agencia de Aduanas

CONSIGNATARIOS DE BUQUES : FLETAMENTOS : TRÁNSITOS

Servicio especial de Transbordos
para Francia, Suiza e Italia

Nos cuidamos de toda clase de embarques con destino a las Repúblicas americanas, a precios reducidos, pudiendo además garantizar a nuestros clientes las condiciones de fletes más ventajosas, estando en continuo contacto con todas las empresas navieras

JOSÉ VILA & C.º, S. en C.

Casa principal: BARCELONA, Calle Ancha, 2

Dirección telegráfica: VILARUS

Casa especialmente organizada para la recepción de toda clase de mercancías, cuidando de su despacho, ya sea para su entrada en los depósitos francos o para el consumo. Nos encargamos también de la colocación de mercancías que nos remitan en consignación, contando para ello con todos los elementos necesarios para garantir a nuestros clientes las mejores condiciones del mercado

Sucursales:

En ESPAÑA: PORT-BOU (Prov. Gerona) - IRÚN (Prov. Guipúzcoa)

En FRANCIA: CETTE (Hérault), 3, Quai d'Orient - CERBERE (Pyr.-Or.) - BELLEGARDE (Ain) - HENDAYA (Bas. Pyr.)

En SUIZA: GENEVE, 14, rue Lausanne - CHIASSO (Tessin)

En ITALIA: GÉNOVA, Piazza S. Siro, 3-4

Biblioteca Nacional de España

Compañía Trasmediterránea

DOMICILIO SOCIAL: BARCELONA - PASAJE DEL COMERCIO, 1 Y 3
REPRESENTACIÓN EN MADRID - PLAZA DE LAS CORTES, NÚM. 6

SERVICIOS COMERCIALES

Línea regular semanal entre los puertos del Mediterráneo y los del Cantábrico

Salidas de Barcelona todos los miércoles para Valencia, Málaga, Cádiz, Huelva, Vigo, Villagarcía, Coruña, Pasajes, Bilbao, Santander y Musel, regresando desde este último puerto para los de Coruña, Villagarcía, Vigo, Málaga, Valencia y Barcelona

Línea de Barcelona-Sevilla

Salidas de Barcelona todos los domingos para Valencia, Málaga, Cádiz y Sevilla, saliendo de este último puerto todos los martes para Cádiz, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona

Servicio semanal entre los puertos del Mediterráneo y Melilla, Río Martín y Ceuta, partiendo de Barcelona

Servicios eventuales de gran cabotaje :: Servicios de navegación de altura entre los puertos de España y de Cuba y América del Norte

Servicios de Correos entre Cádiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Santa Cruz de la Palma, prestados por los vapores de la Sociedad «Navegación e Industria»

Salidas de Cádiz para Canarias todos los días 4, 11, 19 y 26 de cada mes, y de Sevilla para Cádiz y Canarias todos los días 2 y 17 de cada mes

Servicios postales prestados por los vapores de la Compañía Valenciana de Vapores correos de Africa

A) *De Málaga a Melilla.*— Salidas de Málaga todos los martes, jueves y sábados.
B) *De Melilla a Málaga.*— Salidas de Melilla todos los miércoles, viernes y domingos.
C) *De Almería a Melilla.*— Salidas de Almería todos los lunes.
D) *De Melilla a Almería.*— Salidas de Melilla todos los domingos.
E) *De Melilla a Menores.*— Salidas de Melilla para Chafarinas, Alhucemas, Peñón de Vélez, Cabo Agua y la Restinga todos los días.
F) *Servicios de Cádiz, Tánger, Algeciras, Ceuta.*— Salidas de Cádiz para Tánger todos los martes, jueves y sábados.— Salidas de Cádiz para Algeciras todos los martes, jueves y sábados. — Salidas de Cádiz para Ceuta todos los jueves. —Salidas de Tánger para Cádiz todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.— Salidas de Tánger para Ceuta todos los jueves.— Salidas de Tánger para Algeciras todos los lunes, martes, jueves, sábados y domingos.— Salidas de Algeciras para Cádiz (vía Tánger) todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.—Salidas de Algeciras para Tánger todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.— Salidas de Ceuta para Algeciras, Tánger y Cádiz todos los jueves.— Salidas de Algeciras para Ceuta todos los días.— Salidas de Ceuta para Algeciras todos los días.
G) *Servicio de Canarias.* — Salidas de Barcelona para Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Melilla, Alhucemas, Peñón de Vélez, Río Martín, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán y los puertos de Canarias todos los días 1.° y 16 de cada mes.

FLOTA DE LA COMPAÑÍA

A. Cola : Antonia : A. Lázaro : Anionio Ferrer : Ausias March : Cullera : Barceló : Tordera : Comercio : Cabañal : Juan de Joanes : Canalejas : Félix Pizcueta : General Fernández Silvestre : Cirilo Amorós Tintoré : Grao : C. Sorni : Játiva : S. Giner : J. B. Llovera : J. J. Sister : Ruiz Capdepón : Marqués del Turia : Jorge Juan : Peris Valero : Sagunto : Poeta Querol : Torreblanca : Teodoro Llorente : Pérez Pujol : Vicente Ferrer : Españoleto : Turia : Vicente La Roda : V. Puchol : Francoli : Villareal Tambre : Aragón : Andalucía : Castilla : Cataluña : Navarra : Canarias : Hespérides : Atlante : Delfín : Reina Victoria : Jacinto Verdaguer : Juan Maragall : Torras y Bages : Roger de Flor : Rius y Taulet : Romeu : Capitán Segarra : Marqués del Campo :: En construcción: *Escolano : Escalante : Guillem Sorolla : Poeta Arolas*

Todos estos vapores van provistos en su mayoría de telegrafía sin hilos, luz eléctrica y dotados de toda suerte de comodidades para el pasaje y de condiciones inmejorables para la carga

Taller de reparaciones navales en VALENCIA (Talleres Gómez) y en BARCELONA (Talleres Nuevo Vulcano) :: Astilleros de construcción naval en EL GRAO DE VALENCIA

Biblioteca Nacional de España

INDUSTRIAS NAVALES DE CARLOS MALLOL

Astilleros de construcción y reparación de buques de madera en

San Feliu de Guixols

Teléfono 189 (Grupo Palamós)

Manufactura general del ramo de velería, defensas y salvavidas

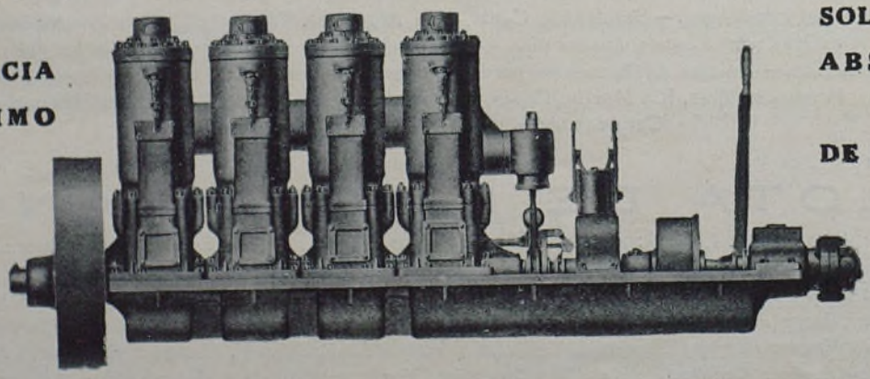
Fábrica: **Gasómetro, 10 (S. M.)** - Teléfono A. 3147

Despacho: **Paseo Colón, 3** - Tel. A. 2684 - **Barcelona**

MOTORES "SAN MARTÍN"

PRIMERA FÁBRICA NACIONAL DE LEGÍTIMOS MOTORES PARA EL EMPLEO DE ACEITES CRUDOS

ALTO RENDIMIENTO LA UNIDAD DE POTENCIA AL COSTE MÍNIMO



SOLIDEZ Y ECONOMÍA ABSOLUTA SEGURIDAD DE FUNCIONAMIENTO

MOTORES MARINOS DESDE 5 A 300 HP.

"ACEROS SAN MARTÍN", S. A.

CALLE: LUCHANA Y ALMOGÁVARES — BARCELONA — APARTADO DE CORREOS N.º 509

PIDANSE PRESUPUESTOS

Biblioteca Nacional de España

Año II — Barcelona, 1.º Abril de 1919 — Núm. 8

Navegación

Director: Julián Amich

Aparece los días 1.º y 15 de cada mes

REVISTA MARITIMA QUINCENAL, ILUSTRADA

SUBSCRIPCIONES
España: Seis meses, 7 ptas. - Un año, 12 ptas.
Extranjero: Un año, 15 ptas.

Oficinas: Gerona, 116 · Tel. G.1471

CORRESPONSALES
en todos los puertos importantes de España
Anuncios según tarifas

LA QUINCENA

El señor Fernández Rodríguez, presidente de la Diputación provincial de Madrid, acaba de dar una conferencia en el Círculo de la Unión Mercantil de aquella ciudad acerca de los ferrocarriles generales cuya construcción interesa a Madrid.

Ahora está de moda el hablar de ferrocarriles, y desde hace dos meses todos los periódicos hablan de construcción de nuevas líneas a través de España, y en todas partes se dan conferencias y se organizan campañas para que los nuevos ferrocarriles que proyecta construir el Gobierno pasen por los pueblos, villas y lugares de los respectivos conferenciantes y organizadores de campañas.

No parece sino que todos los españoles seamos ingenieros y que entendamos más que nadie en asuntos ferroviarios. Naturalmente que esto no es obstáculo para que en España se construyan sus *sesenta kilómetros* de ferrocarril por año.

Y vamos a comentar alguna de las cosas que el señor Fernández Rodríguez dijo en su conferencia. Solamente lo que directa o indirectamente se refiere a asuntos marítimos.

En estas mismas columnas hemos dicho alguna vez que era una vergüenza nacional que el ferrocarril Madrid-Valencia no sea hoy un hecho. Muy bien que el presidente de la Diputación provincial de la capital de España, con su autoridad y su prestigio, se ocupe de tan vital asunto, pero nos hace sonreir su afirmación sobre la categoría de determinados puertos dentro de cuatro años.

A pesar de estar enterados del título y objeto de la conferencia, que es exponer los ferrocarriles que interesan solamente a Madrid, el señor Fernández Rodríguez, dijo cosas y planeó proyectos cuya ejecución sería la muerte de muchas ciudades marítimas españolas. ¿Ha reparado en ello el conferenciante?

«Portugal — dijo el señor Fernández Rodríguez — acaba de nombrar una comisión encargada de hacer del puerto de Lisboa un centro de relaciones comerciales internacionales. Para nosotros sería un bello ideal el ferrocarril directo de Madrid a Lisboa».

Y se extiende en consideraciones sobre la facilidad de construcción de dicho ferrocarril, pero a buen seguro que el señor Fernández Rodríguez en su centralismo no ha visto el mal inmenso que este ferrocarril que enlazaría con el de Francia, causaría a los puertos de Coruña, Vigo y Cádiz, que como Lisboa y con tanto o más derecho que tal ciudad, aspiran también a ser (y todos los españoles deseamos que lo sean) grandes centros de relaciones comerciales internacionales.

Nosotros no podemos olvidar que contando con buenos ferrocarriles, la línea Cádiz-Madrid-Irún, sería la unión más rápida de toda la América del Sud con Europa y así no sólo en Cádiz, que sería un puerto comercial de primer orden, tendrían que hacer escala y aún cabeza de línea, todos, absolutamente todos los buques de pasaje nacionales y extranjeros de la línea del Brasil y del Plata y Chile, sino que por Madrid y por toda España atravesaría esa carretera de oro que va de Europa a América.

Lisboa, a pesar de tener Portugal un importante y rico imperio colonial, no ha podido ser un puerto mundial. ¿Vamos a hacérselo los españoles arruinando de paso varios de nuestros mejores puertos?

Hace algún tiempo se concedió una subvención para la línea rápida Norte de España a New-York y nosotros abogamos por la construcción del ferrocarril de Galicia a la frontera francesa y sería la comunicación más rápida de New-York con Europa, pero si prosperan los proyectos del señor Fernández Rodríguez, la citada línea subvencionada se ha de modificar en el rumbo Lisboa-New-York.

Todo eso saldrían ganando los puertos gallegos, esos inmensos puertos naturales que pueden contarse entre los mejores y de envidiable situación. Es notable eso de pretender construir puertos artificiales mientras abandonamos los que la Naturaleza nos concedió.

* * *

Poco después de escribir nuestras dudas acerca de las ciento cincuenta mil toneladas requisadas por el Comité de Tráfico Marítimo, publicaba la Dirección General de Comercio la lista, tonelaje de los buques requisados, su destino y el tonelaje total requisado. Éste asciende a 149,975 toneladas. Confesemos, pues, que las dudas expresadas en nuestro número anterior han desaparecido. Aunque sospechamos que los navieros han ayudado en sus trabajos al Comité de Tráfico Marítimo.

Más de las dos terceras partes del tonelaje requisado ha sido destinado a Buenos Aires para transportar trigo (ignoramos si es el que compró el señor Ventosa siendo ministro de Abastecimientos), y, según noticias, casi todos los buques están ya en Buenos Aires o en camino.

Pero recientemente el Gobierno de los Estados Unidos ha publicado una nota diciendo que estando acabada la guerra y muy adelantada la desmovilización de los ejércitos aliados, para quienes los americanos reservaban determinados productos, van a declarar la libre exportación de los mismos a precios lo más reducidos posible con objeto de regularizar prontamente el mercado.

Así es que no sería extraño que nuestros buques requisados estuvieran esperando turno en Buenos Aires mientras los buques extranjeros y los españoles fletados por extranjeros cargasen en los puertos de los Estados Unidos trigo más barato que el que nuestros sutiles economistas han comprado en Sud América.

Sí, sería original; pero la lástima es que tendríamos de pagarlo nosotros mismos.

Biblioteca Nacional de España

HAY QUE ATRAVESAR LAS MONTAÑAS

LA UNIÓN MARITIMA

Hoy es en España un espectáculo exótico el lanzamiento de un buque. Es exótico y no interesa a la inmensa mayoría de los españoles. Todos colaboran a que la general indiferencia corone el esfuerzo de los constructores navales españoles: desde el periodista que al compaginar su diario cercena el telegrama que da cuenta de un acontecimiento marítimo para dar más espacio a la crónica taurina, hasta el maestro de escuela que adorna las paredes de sus aulas con grabados que representan cuerpos dolientes y bestias feroces.

Cuando empezó la guerra submarina, al enterarse de que se destruían buques y se mataba gente, al buen español le interesaron las cuestiones marítimas, y más tarde, al ver que empezaba a escasear el pan y el carbón, creció algo su interés, pues averiguó que el trigo y el combustible no llegaban en abundancia porque faltaban barcos, y el español puso el grito en el cielo.

Pero el Gobierno supo llevar la tranquilidad al ánimo de muchos de sus súbditos y para ello no intensificó la construcción naval, no dió facilidades para crear nuevos astilleros; pero en cambio, requisó buques del modo que quiso, sin mirar si a veces mataba iniciativas patrióticas ni si dañaba sagrados intereses.

La opinión general española creyó al acabar las hostilidades (y con ellas los torpedeamientos) que ya se había preocupado bastante de los asuntos marítimos leyendo cada día en los periódicos el nombre de los buques torpedeados y el número de víctimas (¡y como, a pesar de todo, sigue comiendo!) y envolvió otra vez en su nacional indiferencia todo lo que al mar se refiere.

Nosotros, los apasionados por el mar, creímos que la guerra marítima hubiera hecho comprender a la opinión que el porvenir y la riqueza de España están en el mar, pero ha sido inútil: una vez acabada la guerra submarina, el mar ha pasado de actualidad.

Solamente una región grande y próspera ha sabido hacerse fuerte y poderosa: Vizcaya. Pero a decir verdad, los vizcaínos, con su trabajo constante, hacía años que se preparaban y en cuanto llegaron las circunstancias favorables floreció en la ría de Bilbao el ansia de trabajo y el amor de todo un pueblo hacia el mar.

Cerca de casi todas las ciudades marítimas españolas se alzan altas montañas que las aislan del interior y aun algunas de ellas están enclavadas en la falda misma de esas montañas. Tras esas montañas hay otras más altas aún, y quizá otras más, y la influencia del mar no llega muy tierra adentro: a veces no traspasa los primeros valles.

Y precisamente en medio de ese caos de montañas, donde no puede llegar la influencia marítima, se alza la ciudad en donde viven los hombres que mandan y legislan.

Y cuando una de nuestras ciudades marítimas ve que necesita ampliar su puerto o construir una escollera que el mar destrozó o intenta crear unos astilleros, es necesario que se nombre una Comisión que vaya a Madrid. Y esta Comisión, que llena de esperanzas coge el tren que atravesando todas las cadenas de montañas ha de llevarla a la capital de la nación, una vez en ella se cansa de hacer antesalas y un día un buen señor ministro les recibe unos instantes y los despacha para su ciudad, a donde llegan maldicientes y amargados.

A veces, lo que la Comisión pidió es la vida de la ciudad y la ciudad decae sin las leyes y concesiones que debían traerle la prosperidad, hasta que por fin, al cabo de años mil, un subsecretario encuentra la solicitud que hizo aquella Comisión de la ciudad provinciana, la cursa y a los pocos días, en un rincón de la *Gaceta de Madrid*, aparece tan recortado y limitado lo que se pidió, que resulta inútil y estéril.

Pero es necesario que si todos los que del mar viven y los que ven en él la salvación nacional tienen patriotismo e instinto de conservación, modifiquen la táctica seguida hasta hoy y sigan el ejemplo que dan los que bien orientados se organizan para la defensa de sus intereses.

Es necesario, ante la indiferencia e ignorancia agresivas de los encargados de gobernar la marina mercante, indiferencia e ignorancia que hacen desviar y encaminar falsamente a la opinión y sentimiento públicos con grave daño (como se ha demostrado) para los que en el mar tienen su industria o comercio, una unión, una compenetración de ideas y procedimientos para defender sus intereses.

Todos los que hemos seguido la política económica de los gobiernos que durante la guerra se han sucedido en España, hemos podido contemplar la injusticia con que han procedido en casi todas sus decisiones.

El asunto de los fletes reducidos se presta a análisis y comentarios; pero el comentario final es el siguiente: *falta de diplomacia, orientación y unión entre todo el comercio marítimo*, al contrario de lo que ha sucedido con los comerciantes e industriales de tierra adentro, que han sabido ocultar las ganancias obtenidas ilegalmente (pues sus fábricas no han sufrido modificación alguna y el naviero, obedeciendo órdenes del Gobierno, les ha transportado todo lo necesario a flete reducido) y dueños de la Prensa y de la política, desde las columnas de sus diarios han echado sobre los comerciantes marítimos la culpa del encarecimiento general, el pueblo lo ha creído y así ha encontrado justas todas las requisas de buques hechas a los armadores *que han visto torpedear sus buques sin poderlos reponer con otros nuevos ni viejos*, pues aunque los tuviesen asegurados, se han hallado con un capital muerto por no poder reponer el tonelaje.

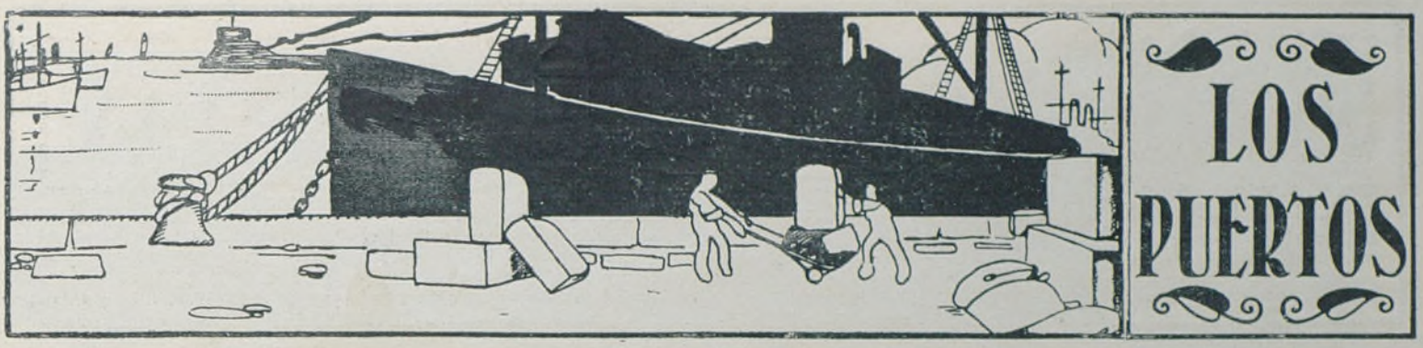
El comerciante y el industrial de tierra adentro cuentan con poderosas entidades que les defienden; los comerciantes e industriales marítimos permanecen aislados o sus asociaciones no tienen la fuerza y el vigor necesarios. ¿Por qué es así?

Estamos viendo que tras las páginas de diarios de gran circulación se esconden asociaciones económicas o partidos políticos que defienden los intereses de esas entidades económicas, y encauzando la opinión de sus lectores, se ponen a salvo de posibles ataques. Pero la verdad es que no existe el gran diario de provincias que fuera no sólo escudo, sino estandarte de una «unión marítima», reunidora de fuerzas dispersas, fuerzas que, juntamente dirigidas, constituirían un gran poder nacional.

Sería un poder que atravesaría las altas montañas que separan el litoral del interior y elevaría a las más apartadas regiones de España el reflejo de esa fuerza y esa vida que sólo da el mar que hace poderosas las naciones.

JULIÁN AMICH

Biblioteca Nacional de España



CRÓNICA DE VIZCAYA

Los fletes para el tonelaje requisado
¿Se abaratará la construcción?
El Depósito franco

No ofrecen grandes particularidades los asuntos navieros, y de ello es prueba, por lo que suele trascender al Centro de Contratación bursátil, la monotonía con que se cotizan sus acciones.

Apenas si sufren oscilaciones los valores navieros más que en los casos de proximidad de las Juntas de accionistas, por los dividendos que entonces se barruntan van a ser repartidos o por las bonificaciones a acordar en forma de devolución del capital, según se va haciendo por aquellas Sociedades que nacieron al calor de la guerra europea, cuando los lanchones eran convertidos en vaporcitos y hasta los cascos más viejos se habilitaban para el tráfico marítimo en su mayor intensidad.

Ni siquiera existen las zozobras que han acompañado la actuación de los diversos Gobiernos que se sucedieron durante la guerra, supuesto que en el paroxismo antinaviero siempre tendía a quebrantar la riqueza naviera.

Está candente sobre el tapete la discusión enconada, aún cuando no trascienda a la publicidad, entre los representantes navieros en el Comité de Tráfico Marítimo y el Ministerio de Abastecimientos sobre el flete a abonar el Estado a los navieros cuyos buques han sido requisados.

Es una liquidación de cuentas, liquidación póstuma de una ganancia que, con menos odiosidad por parte de los Gobiernos, podrían haber contribuído todavía más de lo que contribuyen al engrandecimiento de nuestra Marina mercante, supuesto que el afán de halagar a la galería llevó a los ministros de Abastecimientos a desarrollar sus energías contra los navieros, mientras a otras fuentes de riqueza que rendían importantes beneficios, se las dejó en paz.

Tanto es así, que no creemos aventurado decir ha reconocido el actual ministro de Abastecimientos, en su discusión con los navieros, que es exagerada la pretensión del Estado, por amor a la populachería, y que no puede menos de acogotar a los navieros para satisfacer al pueblo inconsciente, que no entiende de lo que tampoco entendieron antes los Gobiernos.

Es indudable que de la estimación de uno u otro criterio por el Ministerio de Abastecimientos: de que aprecie éste tienen derecho los navieros a un flete mayor que el dispuesto a pagar el Estado, no se podía originar una mayor zozobra en los navieros, pues el límite de sus ganancias se va marcando con restricciones a medida que se disputan los mercados del mundo las flotas mercantes que los países beligerantes van echando al mar; es una limitación matemática, porque de ser la única flota, casi, la de España, la que gozaba del fletamento sin competencia posible, a que sean flotas de distintas naciones las que se disputan el tráfico marítimo, media un abismo. Y en este abismo entra, desde luego, la prevención de que ya no será, por mucho que se espere, el negocio naviero lo que ha sido: un negocio de beneficios sin cuento.

El abono de los fletes por el tonelaje requisado será un refuerzo que contribuirá más o menos a mantener el cariño a los negocios del mar, según sea el criterio que al fin mantenga el ministerio. Porque si sigue el del capricho o de la inconsciencia, ahora que tanta falta hace mantener la afición a la industria naval, se apartarán los industriales de sus negocios, y en un país como el nuestro, de extenso litoral, será cruel dejar que no prospere ni siquiera que viva la industria por excelencia, de que han salido tantos millones de pesetas que ahora están colocados en otras industrias.

Una noticia, sin embargo, ha comentado la Prensa favorablemente, y es el acuerdo de Altos Hornos de vender la plancha para los barcos de la Constructora Naval a más bajo precio del que impera en los mercados del hierro y del acero.

De venderse á 900 pesetas la tonelada de la plancha de acero a venderla a 550, hay alguna diferencia.

A 550 pesetas la tiene contratada la Constructora Naval en Altos Hornos, y aun cuando todavía excede en precio a los que rigen en Estados Unidos e Inglaterra, sin embargo, con la ayuda de las primas a la construción naval, cabe esperar que la industria naval española podrá vivir prósperamente.

Es necesario hacer que se abarate la construción de barcos para que tengamos muchos, pues se ha probado que esta industria de la navegación puede ser fuente de los mayores ingresos en España.

Mas para abaratar la construcción de barcos se precisa que rijan las rebajas concedidas por Altos Hornos no sólo para los barcos de la Constructora Naval, sino para los que se construyan en cualquier otra factoría.

Lo contrario no respondería a la necesidad de tener una gran flota mercante.

Precisamente estamos en vísperas de que funcione el depósito franco concedido por el Gobierno, y las exigencias de un depósito franco, si ha de servir de algo esta ventaja comercial, deben ser atendidas por un servicio marítimo que ponga en continua y rápida comunicación los más apartados mares, lo cual, unido a las ventajas de la red de ferrocarriles con que aquí se cuenta, asegurarán una vida próspera a la mencionada concesión.

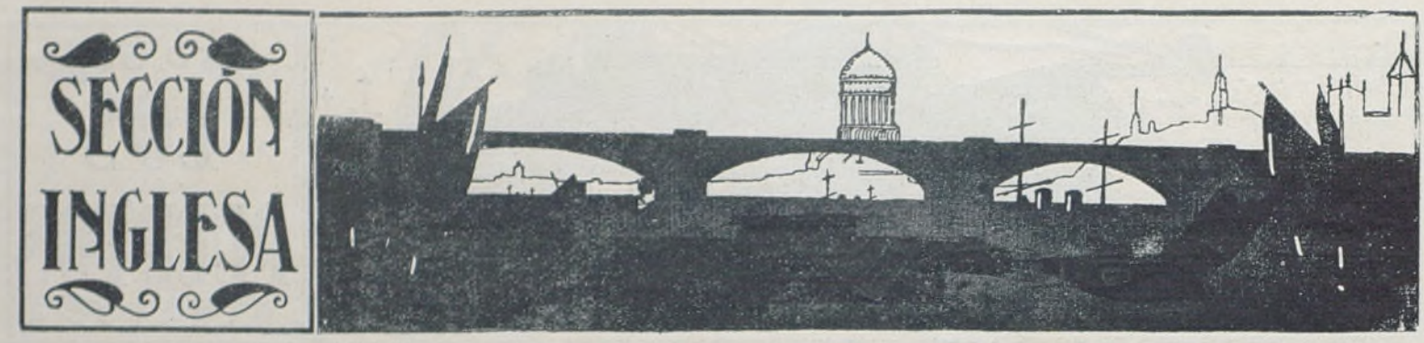
Después vendrá el hacer barcos para pasaje y mercancías (algunos se han construído ya en los Diques de Euskalduna: el *José Tayá* entre ellos), como medio de establecer una buena comunicación trasatlántica, y el día que tal se consiga, la importación de productos americanos, de gran consumo en España, deberá su mayor auge a la disponibilidad de una buena flota mercante.

En ello están interesados capitalistas y gente de mar, pero falta que se interese el Estado, verdadero interesado en todo negocio grande que pueda contribuir a nuestra pujanza económica.

S. Lafarga

Bilbao, marzo de 1917

Biblioteca Nacional de España



LOS ATAQUES A ZEEBRUGGE Y OSTENDE

(Conclusión)

El desembarco de las tropas del *Iris* todavía presentó dificultades más serias. La resaca que imprimía al buque violentos movimientos destrozaba las escalas que se arriaban al muelle. El teniente Haukings, que consiguió saltar con uno de los bicheros especiales para fijarlo en la escollera, cayó acribillado a balazos. El comandante Bradford saltó, desde el extremo de un puntal, al muelle, donde amarró un cabo, sufriendo la misma suerte que su compañero. La valentía y conciencia del deber de estos dos oficiales están por encima de todo elogio. Viendo, al fin, que era imposible amarrar el buque, éste pasó al costado del *Vindictive* y saltando a su cubierta pudieron los soldados del *Iris* desembarcar; pero sólo algunos hombres lo habían efectuado cuando sonó la señal de retirada.

A bordo del *Vindictive* todos los sirvientes del cañón de proa fueron muertos o heridos desde el comienzo de la acción y la misma suerte tocó a los que los reemplazaron. El buque era alcanzado continuamente, en particular en las superestructuras, cuyos astillazos causaban numerosas bajas. Era difícil fijar la situación de los cañones que hacían tanto daño. El teniente Rigby, con los hombres a sus órdenes, hacía continuo fuego con las ametralladoras de la cofa de proa, cambiando frecuentemente de blanco, hasta que dos granadas de grueso calibre los mataron o inutilizaron a todos excepto al sargento Finch, que continuó disparando hasta que otra granada derribó el palo.

Al ataque al muelle se había destinado una primera fuerza con objeto de preparar el camino y proteger a una segunda, a la que estaban encomendados los trabajos de demolición. Ambas fuerzas se componían de marinos y soldados, y sus objetivos habían sido comunicados a los oficiales especificando el correspondiente a cada unidad, los que se habían ejercitado previamente en una reproducción del muelle que para aquellos hombres era una «posición en Francia». A pesar de esta minuciosa preparación, se tropezó con serias dificultades, principalmente por haber atracado el *Vindictive* a unos 350 metros más a tierra del lugar prefijado. Éste se había escogido cerca del extremo de la escollera donde había una batería de tres cañones de 15 cms., que convenía destruir antes de la llegada de los buques bloqueadores, el primero de los cuales debía doblar el extremo de la escollera veinticinco minutos después de haber atracado el *Vindictive*.

El teniente Adams fué el primero en desembarcar seguido de los supervivientes de las fuerzas, que habían sufrido ya numerosas bajas. Desde la parte alta de la escollera o parapeto, donde se hallaban, no vieron a ningún enemigo y se dirigieron hacia la caseta que había cerca del extremo de la escollera, en donde colocaron una bomba. Cerca de esta caseta había una escalera de hierro por la que se bajaba al muelle propiamente dicho, salvando una altura de quince pies; descendiendo por esta escalera la fuerza al mando de Adams, que impidió al enemigo subir al parapeto, y al ser aquélla insuficiente se utilizaron escalas de mano para bajar al muelle. En éste había atracados dos destroyers, cuyo fuego de ametralladoras causó numerosas bajas a los atacantes que se dirigían a los almacenes para destruirlos. Después de apagar el fuego de fusilería de las fuerzas enemigas que se encontraban en el muelle, atacaron con éxito a los destroyers averiando a los buques y causando bajas entre sus tripulantes, y cuando ya estaban cerca de los almacenes que iban a destruir sonó la señal de reembarque, a los cincuenta y cinco minutos de haber saltado a tierra.

Para impedir que llegaran a la escollera refuerzos enemigos procedentes de la ciudad, se había preparado la destrucción del viaducto de hierro, que las ponía en comunicación, por medio de la voladura de uno o dos viejos submarinos cargados de explosivos. Uno de los barcos patrullas estaba exclusivamente destinado al salvamento de las tripulaciones de estos submarinos, cada uno de los cuales estaba, además, provisto de dos botes automóviles y de una escala de mano para que, en caso de que fallaran los otros medios de salvamento, pudieran subir por los hierros del viaducto, y corriendo por el muelle, alejarse del lugar de la explosión.

El submarino *C. 3*, al mando del teniente Sandford, uno de los destinados a la voladura, siguiendo el rumbo que se le había marcado, avistó por la proa el viaducto, a una distancia aproximada de una milla y media. Poco después, a la luz de una granada luminosa, fué cañoneado, aunque no por mucho tiempo. Cuando se encontraba solo, a media milla de distancia, el viaducto y el muelle se destacaban en negro sobre un fondo iluminado por los reflectores. Dos de éstos enfocaron al *C. 3*, aunque inmediatamente cesaron de iluminarle, en la esperanza de que quedara aprisionado entre los hierros del viaducto. Éste aparecía claramente a la vista a unas dos cuartas a babor. A cien yardas de distancia se alteró el rumbo al objeto de embestirlo perpendicularmente.

Y así lo efectuó a una velocidad de nueve nudos y medio, montando sobre los tirantes horizontales del muelle metálico y penetrando en el mismo hasta la torre de mando. La tripulación, reunida sobre cubierta desde antes de la colisión, arrió el bote automóvil, y una vez encendidas las mechas embarcó e hizo rumbo hacia el oeste a fuerza de remo por haberse averiado la hélice. Apenas el bote había dejado al submarino cuando fué iluminado por los reflectores e inmediatamente sufrió nutrido fuego de fusilería y ametralladoras, pudiéndose ver los tiradores alineados sobre el viaducto. El teniente Sandford y dos de sus hombres quedaron heridos, y aunque el bote fué agujereado en varias partes, pudo ser mantenido a flote por medio de bombas especiales de que iba provisto. Teniendo la corriente contraria, adelantaba muy poco, de modo que se produjo la explosión cuando sólo estaba a dos o trescientas yardas del viaducto. El efecto de la explosión fué grande; cayeron numerosos escombros alrededor del bote, se apagaron inmediatamente los dos reflectores y el fuego sólo continuó de un modo espasmódico. Luego se avistó el

Biblioteca Nacional de España

Esquema del ataque de Zeebrugge: 1. El crucero *Vindictive*. — 2. El *Daffodil*. — 3. El *Iris*. — 4. Submarino inglés explotando para abrir una brecha en el muelle. — 5 y 6. El *Intrepid* y el *Iphigenia*, entrando en el canal para ser hundidos. — 7. El *Thetis*, hundido antes de alcanzar su objetivo. — 8. Destroyers británicos de escolta, cañoneando los barcos enemigos. — 9. Incendios en el muelle. — 10. Destroyer alemán acostado en el interior del muelle y que fué echado a pique.

Biblioteca Nacional de España

barco patrulla encargado del salvamento, que recogió a los tripulantes del bote, siendo finalmente trasladados los heridos al destroyer *Phebe*. Según el teniente Sandford, el comportamiento de todos los tripulantes del submarino fué espléndido; y cita particularmente a su segundo, el teniente Price, por la invaluable ayuda que le prestó y por su ejemplar conducta en un puesto de inminente peligro. A esto hay que añadir que todos aquellos hombres que voluntariamente corrieron tales azares sabían perfectamente el fin que les esperaba si los medios de salvamento fallaban, como estuvo a punto de suceder.

El submarino *C. 1*, igualmente destinado a ser volado bajo el viaducto, sufrió un retraso y no llegó a tiempo de ser utilizado.

Los buques bloqueadores eran el *Iphigenia*, el *Intrepid* y el *Thetis*, para el Canal de Brujas y el *Sirius* y el *Brilliant* destinados a obstruir el puerto de Ostende. El *Thetis*, que es el que iba a la cabeza, tenía la orden, si los otros dos seguían, de embestir a las compuertas del Canal, mientras que el *Iphigenia* y el *Intrepid* debían ser varados a la entrada del mismo, en la parte más estrecha y en una posición, previamente calculada, la más a propósito para producir su obstrucción por la acumulación de fango.

Desde el *Thetis*, y a la luz de los cohetes luminosos lanzados desde el *Vindictive*, se vió perfectamente el muelle de Zeebrugge por la proa, y una vez doblada la punta del mismo se avistó una línea de barcazas que sostenían las redes defensivas, abriendo en seguida el fuego contra la artillería enemiga emplazada sobre el muelle y contra la barcaza más alejada del mismo, que fué hundida, produciendo así una brecha por la que intentó pasar el buque. Al estar ya próximo se notó que caía a babor; se dió toda máquina con el timón cerrado a estribor y aunque consiguió romper y llevarse consigo las redes en que estaba prendido, se enredaron con las hélices inutilizando las máquinas, cuando la entrada del Canal ya estaba a la vista. El *Thetis*, muy escorado a estribor y haciendo agua a consecuencia de los muchos disparos recibidos, se iba hundiendo por momentos, y tocó fondo a trescientas yardas de distancia del muelle oriental de la entrada del Canal, donde quedó abandonado, salvándose los supervivientes en el único bote que había quedado útil.

El *Intrepid* dobló la punta del muelle siguiendo al *Thetis*, y, dirigido por éste, hizo rumbo a la entrada del Canal, no sufriendo mucho del fuego de los cañones enemigos, que estaba concentrado sobre el *Vindictive* y el *Thetis*. Al llegar al punto designado en el Canal, se atravesó en el mismo con ayuda de sus dos máquinas, siendo hundido allí por su tripulación, que se salvó en los botes, siendo finalmente recogida por las lanchas automóviles destacadas al efecto.

El *Iphigenia* fué el tercero y el último de los buques destinados a obstruir el Canal de Zeebrugge, y lo consiguió completamente, ya que sus predecesores le habían abierto el camino, facilitando mucho su trabajo. Al acercarse al muelle fué enfocado por dos reflectores y cañoneado vivamente. Al doblar el faro de la punta del muelle, una granada luminosa iluminó el puerto, viéndose al *Thetis* embarrancado y al *Intrepid* enfilando la entrada del Canal. Señales hechas desde el *Thetis* permitieron al *Iphigenia* entrar en el Canal, no sin antes ser alcanzado dos veces por los disparos enemigos en su costado de estribor, uno de los cuales cortó el tubo del silbato, por lo que toda la parte anterior del buque quedó envuelta en vapor. A pesar de esto, consiguió embarrancar en la orilla oriental del Canal, al lado del *Intrepid*, que ya estaba hundido en la orilla occidental.

Después de describir cómo se efectuó la retirada, y de señalar el escaso éxito de las operaciones emprendidas contra el puerto de Ostende, el vicealmirante Keyes, que firma el despacho, pone fin a tan interesante relato, no sin hacer un cumplido elogio de las dotaciones de los buques franceses que, al lado de sus camaradas ingleses, tomaron parte en tan arriesgada empresa. — FRED

LAS GRANDES COMPAÑÍAS DE NAVEGACIÓN

THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY

ESTA importantísima Compañía inglesa, como todas las grandes Compañías, tiene un tipo de buque que se conoce por la elegancia de líneas.

Los buques de la «Compañía del Pacífico», como vulgarmente se la conoce en el Norte de España, hacía cuarenta y cuatro años que hacían la escala de Coruña y Vigo cuando las suspendieron al comenzar la guerra.

Su flota, durante estos últimos años, ha sufrido transformaciones, y consta actualmente, entre buques construídos y en construcción, de 55 unidades con 246.376 toneladas. Están prestando servicio los vapores correos rápidos siguientes: *Orbita, Orduña, Orcoma, Orita, Oriana, Ortega, Victoria, Panamá* y *México*, y en construcción muy adelantada el *Orca*, de 15.500 toneladas, *Oropesa* y *Oroya*, de 14.000 cada uno; todos ellos con magníficas cámaras de lujo y amplias y confortables segundas y terceras.

La Compañía sostendrá las líneas que tenía establecidas antes de la guerra, servidas por los vapores rápidos citados, ó sean: línea del Estrecho de Magallanes, con escala en puertos de España, Portugal, Brasil, Uruguay, Argentina, Chile y Perú, y línea del Canal de Panamá, tocando en España, Cuba (Habana), Panamá, Perú y Chile. Además, y cuando lo exijan las necesidades del tráfico, la Compañía enviará a nuestros puertos los acreditados vapores tipo *Kenuta* (de 4.500 a 5.000 toneladas), que ofrecen la ventaja para los pasajeros de tercera clase de llevar un número reducidísimo de pasajeros de cámara, instalados en una de las cubiertas superiores, quedando así disponible toda la cubierta principal del vapor para los de tercera.

Por lo que se refiere á vapores de carga, los exportadores españoles para América del Sur (costas del Atlántico y del Pacífico) y América Central, contarán con salidas tan frecuentes como lo exija el tráfico de mercancías. Este servicio ha sido reanudado ya con el vapor *Kenuta*, que hizo escala en Vigo en Febrero último, y le seguirá el *Sorata*, en Mayo próximo, también para Chile y Perú.

En Marzo último fué botado al agua el vapor *Bogotá*, de 8.100 toneladas de capacidad, destinado exclusivamente al servicio de carga, y el cual comenzará a prestar servicio en Mayo. Está en construcción otro de igual tamaño y también sin instalaciones para pasajeros. La Compañía tiene ultimados contratos para construir otros mayores, para carga también, con máquinas Diessel.

SUBASTA DE BUQUES

RELACIÓN de los buques que del día 15 al 30 del presente abril se subastarán en el Baltic Shipping Exchange, al que podrán concurrir compradores ingleses, aliados y neutrales.

Día 15. — El vapor de casco de acero *Royal*, de 3,833 toneladas, y el velero de madera *Thames*, de 162 toneladas.

Día 24. — Por orden del Gobierno inglés se subastará el vapor *City of Oxford*, de 4,019 toneladas.

Día 29. — Por orden del Gobierno inglés el vapor *Aro*, de 3,794 toneladas; el vapor *Huayna*, de 1,988 toneladas y el bergantín *Vindex*, de 165 toneladas.

Día 30. — Por orden del Gobierno inglés, el vapor de carga y pasaje (tres hélices) *Old Colony*, de 4,779 toneladas, y el vapor *Agenoria*, 2,977 toneladas.

Biblioteca Nacional de España

SOBRE ENSEÑANZA NÁUTICA

No está en nuestro ánimo escribir algo que se relacione, como pudiera hacer suponer el encabezamiento de este escrito, con la enseñanza de algunas ramas que tengan directa relación con la Náutica. Otras plumas más autorizadas que la nuestra, y, por qué no decirlo, más autorizadas que la mayor parte de las que de unos años a esta parte han mangoneado, con mayor o menor buena fe, inteligencia y conocimiento de la materia tratada, en los asuntos que a enseñanzas náuticas se refieren y que sólo han dado por resultado un desbarajuste evidente en aquella clase de enseñanzas, deben hacerlo.

Nosotros queremos hablar hoy de una enseñanza que si se da en algunas de nuestras escuelas, se hace de una manera tan deficiente que mucho mejor sería no darla; de una enseñanza teórica y práctica que, aunque fuera sólo por humanidad, debe ser declarada obligatoria en las Escuelas de Náutica, y, precisamente, en sus últimos cursos: la Patología de urgencia.

Quince o veinte conferencias y algunas horas de práctica bien aprovechadas, dadas por especialistas de reconocida aptitud, añadido a ello un saludable rigor en el examen, colocarían al novel marino en situación de prestar un humanitario servicio a sus compañeros de a bordo en el desgraciado caso de un accidente en los barcos, que, cual sucede en la inmensa mayoría de los mismos, no tienen a bordo servicio médico.

A nuestro humilde entender, ya que no tenemos más conocimiento del asunto que el que luchando con las dificultades del idioma aprendimos en una escuela extranjera, el pequeño curso, en sus líneas generales, debería abarcar los siguientes extremos:

Pequeña cirugía; Antisepsia y asepsia; Técnica general de las curaciones; Vendajes en general; Tratamiento de las heridas de diversa naturaleza; Complicaciones en las heridas; Fracturas en general; Levantamiento de los heridos; Aparatos improvisados; Socorros a los ahogados; Trabajos prácticos.

Antiguamente, si bien el peligro de recibir un golpe o de sufrir una caída en los barcos a vela existía siempre, no tenía la importancia del actual en los vapores y barcos a motor, en los que el conjunto de la maquinaria, cada día más numerosa, hace que el tripulante se vea expuesto en todo momento a un accidente en mucha mayor escala que en cualquier otra profesión mecánica en tierra, ya que en los barcos el movimiento de los mismos centuplica la probabilidad de un percance.

Y si antiguamente un golpe se curaba con un poco de árnica y alguna que otra palabra gruesa, en las heridas por desgarro ocasionadas por algún instrumento mecanico no ocurre lo mismo, ya que en ellas siempre es de temer una infección, que debe a toda costa ser evitada.

Claramente se comprende que esta enseñanza deben seguirla no tan sólo los pilotos, sino también los maquinistas, y tal vez éstos con mayor razón que aquéllos, ya que por la índole de su profesión, tanto ellos como sus subordinados, se hallan más expuestos que los tripulantes de cubierta a un accidente grave.

No creo que nadie discuta la necesidad de implantar, donde no lo esté, la enseñanza por nosotros mencionada, y es de esperar que los hombres modernos que rigen en la actualidad nuestras Escuelas de Náutica y de maquinistas se preocuparán de ello con el interés que el asunto merece.

Si es sensible (y desgraciadamente muy frecuente) ver hoy en los barcos a muchos tripulantes que ni nadar saben, lo que equivale a decir que ni a andar por el mar han aprendido, a pesar de poseer, buen número de ellos, un título oficial que les acredita como a «marinos», no lo es menos contemplar que la casi totalidad de nuestro personal embarcado, por no decir la totalidad sin casi, ignora, de manera completa, cuáles son los cuidados a que ha de someterse al que por inmersión sufre los síntomas de asfixia.

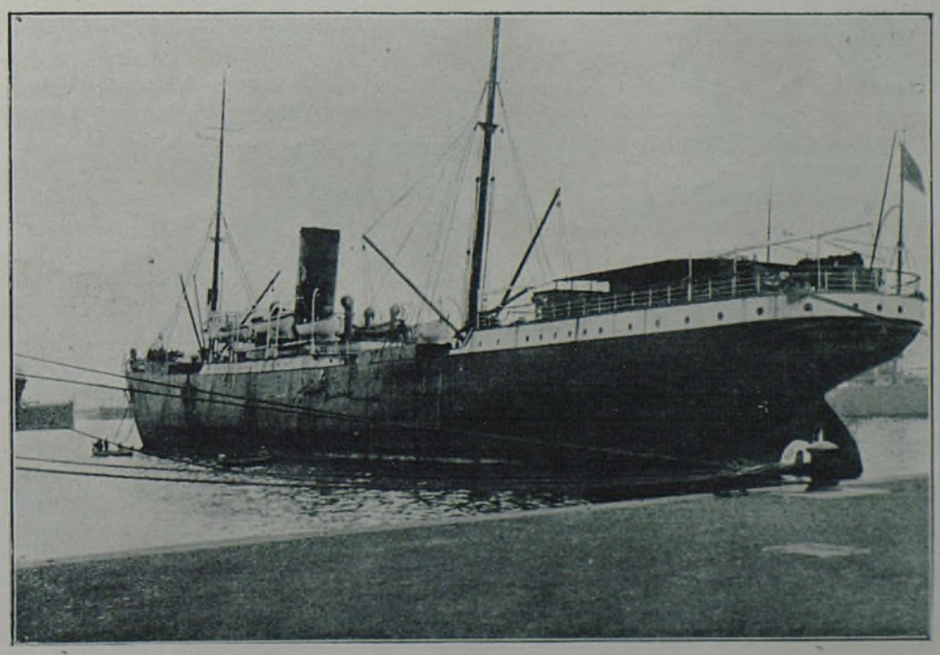
¡Y eso que en todo momento se halla expuesto un marino a ella!

Y no hablemos de heridas o enfermedades corrientes. Existe en los barcos — a lo menos así lo ordena la ley — un botiquín (muchas veces parodia triste de tal) que, por desconocer lo que realmente contiene, es mirado siempre con cierta repugnancia y hasta con desdén por el personal. No pocas veces sus frascos tienen, ya casi borrado por la acción de la humedad y el tiempo, ciertas inscripciones que indican el contenido de los mismos; pero no pocas veces esas inscripciones están escritas en idiomas desconocidos por los de a bordo, lo que aumenta la natural confusión y los errores, que pueden ser funestos, en el momento en que deba hacerse uso del botiquín.

Afortunadamente, hoy va desapareciendo eso y los barcos van ya saliendo con botiquines bien provistos en los que tanto el contenido de los envases como la explicación del uso que de dichos contenidos ha de hacerse en cada caso, se hallan escritos en letra bien clara y en nuestro idioma. Pero siempre queda la ignorancia absoluta de la manera de proceder, ya que no es justamente el momento de su aplicación la hora más propicia para el estudio de los medicamentos y de la manera de usarlos.

No ha sido nuestra idea querer marcar orientación en la cuestión tratada, y sí, sólo, ponerla de manifiesto. Sobradamente comprendemos que quienes han de guiarnos en este problema han de ser médicos, y médicos de la Marina civil precisamente, ya que ellos son los que conocen de manera perfecta las enfermedades y las heridas más comunes en nuestros barcos.

J. F. M.



El vapor *Roger de Lluria*, de la casa Hijos de J. Tayá, que, después de haberse efectuado en él una total renovación de las cámaras y estando preparado para salir para La Habana, fué requisado por la autoridad militar para albergue de detenidos con motivo de los últimos sucesos

Biblioteca Nacional de España

Preparando la botadura de un buque de hierro de 1,000 toneladas en los Astilleros Ardanaz

CONSTRUCCIONES ESPAÑOLAS

LA INDEPENDENCIA TÉCNICA

Bilbao ocupa, en la historia de la construcción naval, lugar preeminente. Sabido es que las elegantes embarcaciones que en sus numerosos astilleros se construían, hacían el comercio por el mundo todo.

Hendían los mares con su tajamar, transportando en el interior los productos de sus famosas ferrerías.

Según notas de su Consulado, cuyo archivo se conserva hoy con todo esmero por la Diputación vizcaína, de Bilbao, se expedían materias manufacturadas que servían luego, en diversos países europeos, para toda suerte de industrias. Cítense las famosas chapas de acero con las que se construían las renombradas corazas vizcaínas; y cosa curiosa, hasta clavos expedidos al interior de Alemania para la construcción de féretros.

Después vino la postración, sin duda producida por las revueltas del país. Su industria quedó aletargada. Bilbao, y con Bilbao el país entero, perdió su ritmo industrial. Los países europeos avanzaban y sucedió lo inevitable. Las manufacturas inglesas, belgas, alemanas, francesas, se impusieron.

Se paralizó también la construcción de buques. Ya las playas del Nervión no servían de marco al enjambre de obreros que en otros tiempos animaban el paisaje, dándole vida y color.

* * *

En nuestros tiempos se ha renovado con grandes alientos la construcción de buques. Bilbao sabe que, como otros pueblos, tiene su porvenir en el mar. Pero faltaba, en la mayor parte de los casos, la necesaria preparación.

Los técnicos que dirigían las industrias eran, y en algunos casos son, extranjeros. Las naves eran proyectadas por ingenieros ingleses o belgas; en cuanto a la maquinaria, invariablemente, se importaba.

Muchas veces se veían barcos construídos, aguardando en la ría a que llegara la maquinaria que les diera vida y movimiento.

Todavía se ha subido otro escalón. Las máquinas se construyen en Bilbao, pero los planos son confeccionados, en la mayor parte de los casos, en Inglaterra.

Hoy ya se puede citar a los Astilleros Ardanaz como una muestra vigorosa de ansias de independencia técnica.

Los barcos construídos en estos astilleros no tienen por qué esperar que los talleres ingleses entreguen la maquinaria, pues que ésta se hace en los mismos.

Los Astilleros Ardanaz no son tributarios de empresas extranjeras. Tampoco necesitan su auxilio para proyectar las máquinas marinas.

Un largo y concienzudo aprendizaje en la construcción de barcos ha permitido a los técnicos de estos Astilleros dominar de tal suerte esta construcción, que bien puede asegurarse está montada para las mayores empresas.

En esta escuela práctico-científica han nutrido su ciencia los técnicos de los Astilleros Ardanaz.

Hoy lanzan al mar barcos de gran porte que obtienen del Lloyd la más alta calificación.

Esto no obstante, presentan al mercado precios los más ventajosos, merced a su gran organización administrativa, otro de los aspectos mejor tratados por esta empresa.

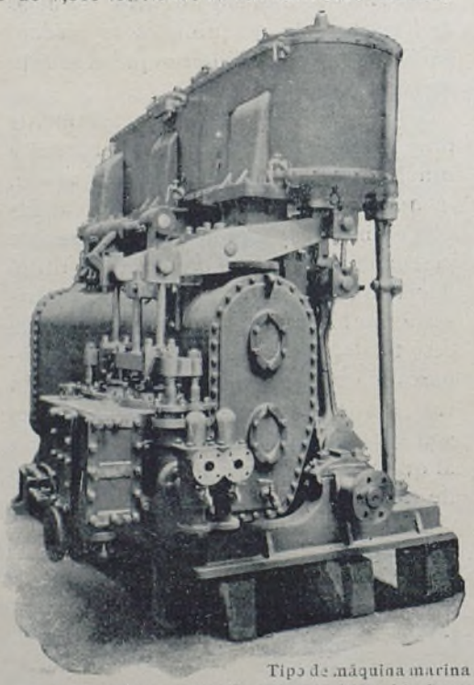
Los Astilleros Ardanaz, emplazados en Luchana, disponen de cuatro gradas para la construcción de barcos de gran porte.

Se hallan situados en lugar muy acertado para el atraque de buques que deben ser reparados.

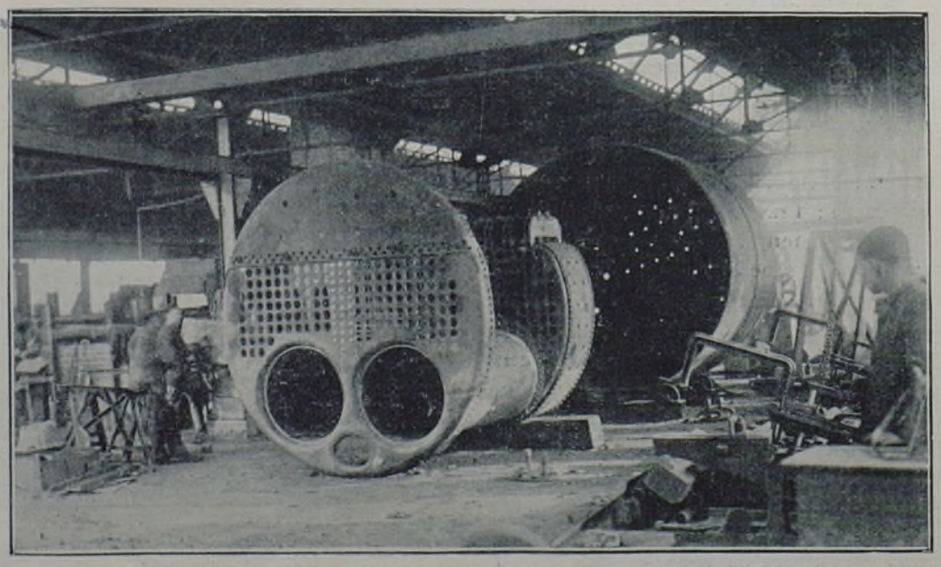
* * *

Como las antiguas fragatas, orgullo legítimo de los bilbaínos de otras épocas, que hendían con su tajamar las crestas blancas del mar azulado, los Astilleros Ardanaz han conseguido hender su industria en el mercado del mundo, conquistándose un lugar preeminente en la construcción de buques.

Han logrado ya lo más difícil: La independencia técnica.



Tipo de máquina marina proyectada y construída en los Astilleros Ardanaz



Caldera en construcción en los Astilleros Ardanaz

Biblioteca Nacional de España

LA NAVEGACIÓN A VELA

SUS MEDIOS AUXILIARES DE PROPULSIÓN. — ESTUDIO COMPARATIVO

En mis trabajos anteriores indicaba mi convencimiento sobre la moderna navegación a vela en el sentido que todo buque que no se provea de un medio auxiliar de propulsión, independiente de las velas, luchará en tan desfavorables condiciones, en la guerra comercial que se avecina, que su fracaso será seguro, inevitable.

Hoy, convencido de la importancia de la cuestión, me propongo estudiar la parte económica relacionada con cada uno de los sistemas auxiliares hoy en uso, y que se hallan instalados con mayor o menor resultado.

No hablaré del procedimiento eléctrico ni del gas pobre. El primero no ha llegado todavía a la marina mercante, y en cuanto al segundo, no ha tenido la vida muy larga en las instalaciones terrestres y no es aventurado augurarle, si es que se intenta introducirlo en la marina, una vida más larga en el mar. Nosotros hemos visto en muchas fábricas y talleres frecuentes interrupciones en los motores de gas pobre, y, si bien es indiscutible que la fuerza por dicho procedimiento resulta muy económica, no lo es menos que, a pesar de tan gran ventaja, muchos fabricantes han abandonado los motores a gas pobre; y todos por la inseguridad de su funcionamiento.

Si han de volver a reinar, será con alguna modificación que hoy no existe. Deliberadamente no hablaremos de ellos en este escrito.

Los medios de propulsión auxiliares que utilizan hoy los veleros, por orden de su coste de funcionamiento, son los siguientes:

Motor a vapor. — Motor a petróleo — Motor a gasolina.

Los resultados que a continuación se estampan son fruto de una serie de ensayos prácticos, hechos con toda escrupulosidad, y no difieren, en esencia, de los datos que hemos ido procurándonos en cada barco y que el propio lector puede comprobar si el asunto le interesa y se toma la molestia de indagar a bordo de los barcos que usan esta clase de motores.

MOTOR O MÁQUINA A VAPOR. — La experiencia se hizo con una máquina de verdadero tipo marino, a doble expansión, de una potencia de 80 HP. Se obtuvo el caballo-hora mediante un consumo de 1,950 gramos de hulla de mediana calidad. Corresponde por singladura, un total de kilogramos 2,744 que, a su coste actual de pesetas 200 tonelada, representan 548'80 pesetas.

MOTOR A PETRÓLEO. — La máquina, de la cual pudimos obtener los adjuntos datos, era una de 100 HP., americana, de muy acreditada marca. Consumió a razón de 400 gramos caballo-hora, usando petróleo de lámpara. Corresponden por 24 horas 960 kilogramos y si suponemos su coste a pesetas 100 los cien kilogramos, tendremos, por singladura, un gasto de combustible de pesetas 960 para la máquina expresada.

MOTOR A GASOLINA. — La máquina que pudimos ensayar de este tipo fué de una conocida y acreditada marca nacional, de 40 HP., que consumió 340 gramos de combustible por caballo-hora, lo que nos da, a plena carga y por singladura, un total de 470 pesetas para el coste de los 326,4 kilogramos consumidos, que equivalen, muy aproximadamente, a 470 litros de gasolina, cuyo coste calculamos a razón de 100 pesetas los 100 litros.

MOTOR DE CREOSOTA DE ALQUITRÁN. — El ensayo se llevó a efecto con una máquina de combustión interna (Semi-Diessel) de fabricación nacional, de una potencia efectiva de 100 HP., que consumió 250 gramos de combustible por caballo-hora, lo que representa, a plena carga y por singladura, un total de 600 kilogramos de combustible quemado, cuyo coste actual es de 42 pesetas los 100 kilogramos, correspondiendo, por lo tanto, a pesetas 252 por singladura.

Se deduce de lo expuesto, y esto es lo que interesa mucho, que tengan en cuenta en sus cálculos quienes precisen instalaciones de la clase de las mencionadas, que el consumo por caballo y por singladura fué:

Motor a creosota,	pesetas	2,52.
Máquina a vapor,	»	9.36.
Motor a petróleo,	»	9,60.
Motor a gasolina,	»	11,64.

Si suponemos que un buque hace uso del motor durante 150 días al año, considerando el resultado obtenido y comparando potencias iguales, tendremos las cifras siguientes para máquinas de 100 caballos efectivos:

Motor a creosota,	ptas.	37,800	anuales
Máquina a vapor,	»	140.400	»
Motor a petróleo,	»	144,000	»
Motor a gasolina,	»	174.000	»

Claro está que la máquina a vapor resulta gravada con el coste actual del carbón; pero no es dable despreciar el de la creosota en circunstancias normales, que llegó a ser la mitad del que señalamos, y, por consiguiente, ambos tienden a la baja y seguirán la misma proporción seguramente.

Como el lector verá, para los cálculos en los motores a petróleo y gasolina hemos supuesto el precio que consideramos será el normal más adelante, pues hoy ni a doble precio del indicado es posible, la mayor parte de veces, hallar ni petróleo ni gasolina.

El precedente estudio es el que me impulsa a ser gran entusiasta de las máquinas Semi-Diessel perfeccionadas, fabricadas y garantizadas para el empleo de aceites de alquitrán, por ser las únicas que, dado lo económico del combustible y la seguridad de obtenerlo en nuestro país en grandes cantidades y a precios muy bajos, permitirán a la marina velera competir con gran ventaja con la navegación a vapor y hacer que el desarrollo de los veleros nos recuerde aquellos bellos tiempos en que se contaban por centenares en los risueños pueblos de nuestra costa.

JAIME FONT MAS
Ingeniero

SEGUROS

Antes de comenzar la guerra el negocio del seguro marítimo era un negocio ordinario que daba un regular rendimiento. Merced a la guerra, las compañías de seguros marítimos se han multiplicado y el negocio ha sufrido una radical transformación. Durante la guerra las primas del seguro ordinario, dado el valor inmenso de los fletes y del seguro de guerra, no tenían influencia decisiva en el resultado de las operaciones, y así, aquél, podía mantenerse en un justo medio.

La gran importancia de los riesgos de guerra y por consiguiente la del seguro de dichos riesgos fué causa de la creación de nuevas compañías en todas partes, y todas ellas seguían un camino próspero, pues gracias a las circunstancias, no había miedo de llegar a una competencia.

Así es que al venir la paz y finalizar virtualmente el seguro de guerra, se han encontrado en todas las naciones con un número de entidades aseguradoras verdaderamente desproporcionado a sus mercados marítimos.

Indudablemente que el material se halla más deteriorado y esto sería causa suficiente para el aumento de la prima de seguro marítimo, pero el exceso de compañías aseguradoras hace muy difícil, si no imposible, tal aumento.

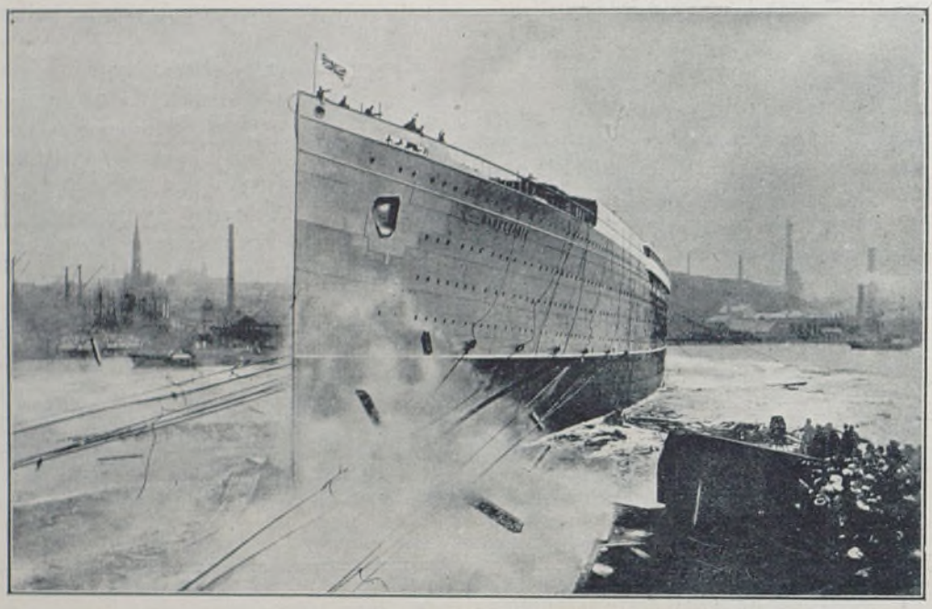
* * *

En Inglaterra se generaliza, entre los armadores, zafarse de la responsabilidad de ciertos deterioros de la carga cuando la depreciación del cargamento por bulto exceda de cierto límite, y así se consigna en el conocimiento.

Naturalmente, el cargador se salva de tal riesgo con el seguro marítimo; pero al asegurador hoy le es algo difícil aumentar la prima de seguro por la competencia de que hacemos mención más arriba; pero creemos que si lógicamente al disminuir responsabilidades en el conocimiento, se aumentan en la póliza de seguros, razonablemente debía traducirse en un aumento circunstancial, según los casos, en la prima.

Biblioteca Nacional de España

LAS BOTADURAS DE BUQUES



Botadura del *Mauretania* en el Clyde

El lanzamiento de un buque es siempre un espectáculo grandioso y emocionante; un nuevo buque, al entrar majestuoso en el agua, es un nuevo pedazo de territorio, es un nuevo lazo de unión de la patría con los países lejanos.

El ingeniero jefe, en un puente levantado cerca de la proa, da las últimas órdenes hasta que, hecha la señal, el buque se desliza lentamente sobre la grada.

Una de las operaciones que deben hacerse con gran cuidado, especialmente cuando se trata de buques de gran tonelaje, es el valor de la pendiente de la grada, con objeto de que el buque pueda deslizarse con la velocidad suficiente para que no llegue a producirse fuego en las piezas de madera que forman parte importante en el lanzamiento, debido a su rozamiento.

Para los pequeños buques la pendiente se varía de 10 a 15 centímetros por metro, pero cuando se trata de quillas de gran longitud, es necesario disminuir la inclinación a 6, 5 y hasta 4 centímetros por metro.

En este último caso, es decir, en la construcción de buques de gran eslora, el cálculo del valor de la pendiente es una operación delicadísima, pues un error de uno o dos milímetros tiene una gran importancia bajo el punto de vista de la velocidad que tomará el buque una vez libre.

El paquete *France*, de 30,000 toneladas, construído en Saint Nazaire, fué botado con una inclinación de 48 milímetros solamente.

Hay muchos astilleros situados en ríos que son estrechos en proporción a la eslora de los buques que en sus riberas se construyen. Tal sucede en el Clyde, Mersey, Nervión, etc., y en este caso muchas veces la grada de construcción, y por lo tanto la quilla, se colocan oblícuas a la dirección del curso del río (tal se hizo con el *Lusitania*, y se toman otras precauciones para evitar que el buque vaya a varar en la ribera opuesta.

Uno de los sistemas más empleados, (aparte de las anclas de retenida) es el de construir a popa del buque (ya sabemos que los buques generalmente se lanzan de popa) una superficie de madera rectangular, plana, cuya altura sea igual a la del timón y anchura la de la manga del buque y que sea lo suficientemente sólida para resistir el empuje de las aguas.

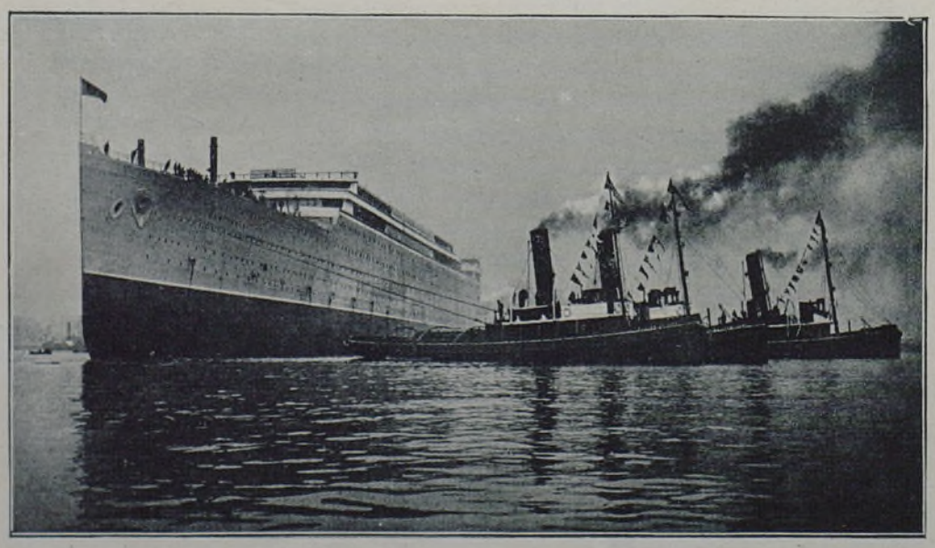
Esta superficie se coloca junto al timón, perpendicular a la línea longitudinal del buque y fuertemente amarrada a éste. Como puede suponerse, al entrar el buque en el agua la superficie de madera dicha se opone a la marcha del mismo, y juntamente con las anclas de retenida, detienen pronto su marcha.

También es muy usado el sistema que los franceses llaman de «bosess cassantes» y que consiste en una serie de cabos que al descender el buque actúa el primero hasta que rompe, quedando teso el segundo, que rompe también, y así sucesivamente, y así la fuerza viva adquirida durante el lanzamiento es absorbida poco a poco.

Asimismo los cabos de retenida que puestos a cada amura del buque con un chicote hecho firme en tierra y que son en número de dos, cuatro o más, según el tonelaje del buque, también tienen una serie de bozas que convenientemente dispuestas van rompiendo sucesivamente cuando al descender el buque es vencida su resistencia y así se ayuda a que el buque pierda su velocidad.

También a veces se construyen y lanzan los buques de través, es decir, de costado al agua, habiéndose botado así en América buques hasta de 10,000 toneladas.

También se construyen buques dentro de diques secos, pero este sistema antes de la guerra iba desapareciendo y sólo se construían en casos de verdadera conveniencia, pero durante estos últimos años en que la construcción naval se ha intensificado hasta el máximo, ha habido necesidad de habilitar, para construir buques, todos los lugares posibles.



El vapor inglés *Aquitania* momentos después de ser lanzado al agua

Biblioteca Nacional de España

NATACIÓN

Dentro de poco vamos a entrar de lleno en el período de actividad de nuestros clubs de natación; la temporada se nos avecina y nuevamente nos hallaremos en pleno desarrollo de sus carreras, concursos de saltos, partidos de water-polo.

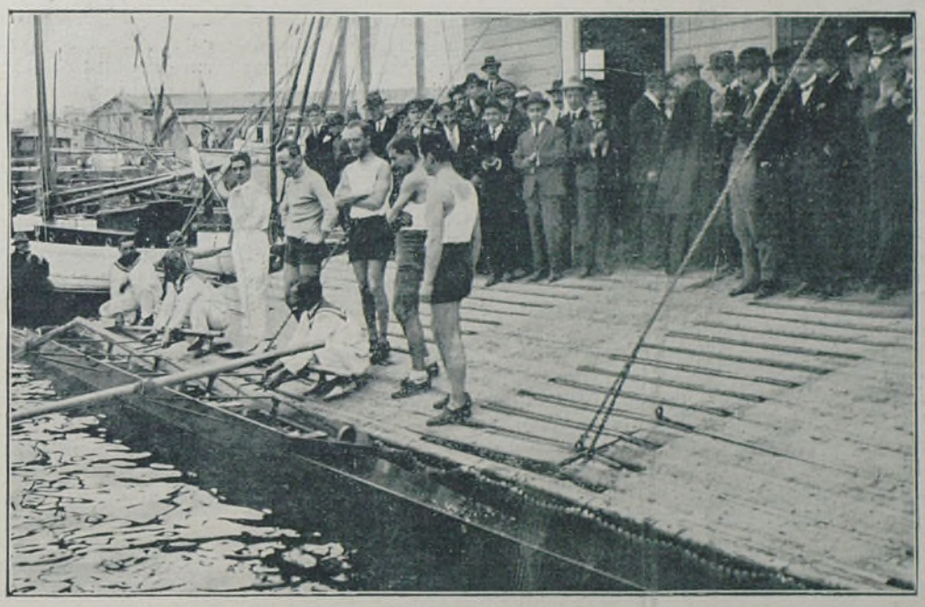
La carrera de Pascua, que anualmente viene a ser el heraldo de su nueva actividad, sufrirá este año un retraso para unirse más estrechamente a la temporada verdad, sin descanso ni período de calma alguno. Los directivos han comenzado sus programas y por ellos podemos adelantar una bella impresión de lo que será, Dios mediante, la natación en 1919. Se nos comunica la organización de mayor número de pruebas que en el pasado ejercicio, de mayor interés y dotadas de valiosos troteos cuyo ofrecimiento ya se ha hecho a las entidades.

Barcelona se prepara para que la natación siga por el camino que va encauzada, alentada, sin duda, por esa ola de concordia que parece renacer entre los elementos de elevada significación en el deporte. El Club de Natación Barcelona, el Club de Natación Atlètic y el Club de Natación Sabadell, se prestan a desarrollar importantes fiestas con la cooperación de valiosos elementos, no sólo locales, sino de fuera de casa.

El año 1919, a juzgar por las noticias que hemos recabado de unos y otros, ha de ser de interés vivísimo para la afición y un paso gigantesco hacia su futuro ser.

REMO

De las fiestas que nos anunciaba el Club de Mar con motivo de la botadura del *outrigger* y los *skiff* recientemente recibidos, sólo se ha podido llevar a cabo, por las actuales anormalidades, la del día 23, que se verificó solemnemente y ante una concurrencia numerosa.



Acto de la botadura del nuevo *outrigger* adquirido por el Club de Mar FOT. JORRO

La nueva embarcación, que es un *outrigger* a cuatro remos y timonel, verdadera obra de arte de la acreditada casa italiana Foggio & Agretti, de Livorno, y que hoy viene a ofrecer al Club de Mar una evolución en su vida náutica, ha sido bautizada con el nombre dignísimo de *Pere Martell*.

A los aplausos que resonaron al zarpar la nave, que se elevaron como tributo de recompensa a la brillante labor realizada por el Club de Mar, unimos los nuestros más sinceros, deseando que la hermosa campaña conquistada sobre el *yol* sea continuada con el *outrigger*.

* * *

El Campeonato de Cataluña se nos anuncia para junio próximo, aunque no se ha concretado la fecha exacta de su celebración. Este año la lucha para la conquista del Campeonato encierra nuevas vaguedades: las tripulaciones han sufrido variaciones y no se puede dar una impresión sobre el resultado que pueden dar de sí los equipos. En la posesión de la Copa Prat de la Riba, llevan un triunfo el Club de Mar y otro el Club Marítimo y no hemos de dudar que ambas entidades, haciendo honor a su reconocido prestigio, pondrán especial interés en presentar sus equipos lo más fuertes posibles para adjudicarse nuevamente tan codiciado trofeo.

Podemos adelantar que a más de las pruebas que regularmente se celebran, se verificarán unas regatas de *skiff*. Ello es un buen augurio para el remo, ya que se establecen de una manera definitiva entre nosotros las regatas de los verdaderos *rowigmen*.

VELA

Para abril están anunciadas las regatas de Copa Primavera de la serie Hispania y la de igual nombre para la serie Internacional, reservadas ambas para los yates del Club Marítimo de Barcelona.

* * *

La serie Hispania aumenta su número de yates con la construcción del 37, 38 y 39. Con estos son 33 los balandros de esta clase que posee inscriptos el Club Barcelonés.

Se espera dentro de poco la adquisición de nuevos balandros, que vendrán a aumentar las flotas de nuestros clubs.

* * *

Nos aseguran que don F. Laudet, propietario del yate *Narria*, abriga el propósito de que su balandro concurra a las regatas que se celebrarán este verano en aguas del Norte.

El *Narria* será tripulado por don José María Pellicer y don Pedro Pi, confiriéndose el patronaje a don Santiago Amat.

Conocidas como son las aptitudes balandrísticas de la tripulación tenemos la garantía de una brillante actuación.

José Astell

Biblioteca Nacional de España

La Dirección General de Comercio publicó la lista de buques requisados por el Comité del Tráfico Marítimo en 1919, y que son 66; tonelaje total, 149,975 toneladas. De éstas, 101,590 se destinan al transporte de trigo argentino, en los barcos siguientes:

Reina Victoria Eugenia, Cabo Carvoiero, Bizkargi-Mendi, Upo Mendi, Mar Mediterráneo, Yandiola, Valbanera, León XIII, Arráiz, Begoña núm. 2, Inés, Miguel M. Finillos, Alava, Sendeja, Martín Sáenz, Catalina, Claudio, Algorteño, Jacinto Verdaguer, Cabo Sacratif, Cabo Tres Forcas, Cabo Cullera, Nuria, Azpeitia, Aratzasu, Donostia, Umbe-Mendi, Begoña núm. 3, Capitán Segarra, Upo Mendi, Andalucía, Adolfo.

Para transportar carbón de Inglaterra se destinan 2,725 toneladas, al vapor *Serafín Ballesteros*, y para el transporte de carbón nacional, 39,660, en los barcos siguientes:

Arnús, María Luisa, Larrazquitu, Lucero, Severiano, Peña Angustina, Grao, Españoleto, La Cartuja, Larrazquitu (tres viajes), *Iturri Gorri, Cristina Rueda, Cresalubi, Wenceslao, Bermeo, Villagarcía, Caruso, General Cordón, Avilés, Ontón, Victoriano Urabain* (dos viajes), *Cabo Roche, Valentín, Ibai Patxo, Aurora* (seis meses), *Españoleto, Ruda, P. Claris, Jacinto Verdaguer, Quinta* (velero), *Sierra Barcia* (velero), *Fornel, Esperanza.*

Es un ejemplo interesante de los buques petroleros movidos por máquina de combustión interna el *Hamlet*, construído en Gotemburgo para una Compañía noruega. Desde luego, el mayor de los construídos en Suecia, y las máquinas Diessel, de dos tiempos, las mayores también de las conocidas para su empleo en barcos mercantes. El *Hamlet*, con la mejor clasificación del Bureau Veritas, posee las características siguientes: eslora, 368 pies; manga, 55; calado, 24; desplazamiento, 10,055 toneladas; carga con carboneras, 6,800.

El casco está construído por el sistema longitudinal Tsherwood. Las máquinas propulsoras van instaladas a popa. A proa de las mismas se extienden las bodegas tanques en número de doce. Seis centrales en el sentido longitudinal y seis laterales, tres a cada banda de las anteriores. Para el combustible de las máquinas existen a popa tres tanques especiales, exclusivos para este efecto, y de capacidad de conjunto de 500 toneladas. Dos de estos tanques están instalados a las bandas de las máquinas y el tercero está constituído por el compartimiento estanco extremo de la popa; el compartimiento extremo de proa es otro tanque de reserva capaz de 350 toneladas.

Todo el sistema de tanques está servido por una red o tubería de comunicación que permite su carga y achique desde cuatro terminales distintos, dos a las bandas, uno a popa y otro a proa. La oficialidad de puente aloja en la cubierta principal. La de máquinas, a popa, y la tripulación, en el sollado de proa. Trabajan las máquinas a 120 revoluciones por minuto, desarrollando en conjunto 3,300 caballos en el eje, que corresponden, aproximadamente, a 4,800 caballos indicados.

Recientemente se ha lanzado al agua el primer buque de alta mar de carga, de hormigón armado, construído en Inglaterra. Este buque, el *Armistice*, fué botado en el astillero de Barrow-in-Furness de la Ferroconcrete Ship Construction C.°, y ha sido construído según los planos de Mr. T. G. Orvens-Thursson. Estos planos formaron la base de un escrito leído por dicho señor ante el Instituto de Arquitectos Navales en su reunión de primavera del último año, y las características del *Armistice* las reseña en dicho escrito. Es interesante hacer observar que este buque tiene un desplazamiento de 2,415 toneladas, siendo la capacidad de la bodega número 1 de 42,000 pies cuadrados (1,192 m/³) y la de la número 2 de 21,000 pies cuadrados (596 m/³), estando las máquinas y calderas situadas a popa, y tienen la fuerza suficiente para proporcionar al buque una velocidad de 7,5 nudos. Por lo tanto, el *Armistice* no es un buque tan grande como el *Faith*, recientemente terminado en América; pero es digno de observarse que este buque ha hecho hace poco un viaje a New York con éxito completo, y que sus propietarios expresaron la mayor satisfacción por el buen comportamiento del buque. Y como indicación para los interesados en el porvenir de estos grandes buques de hormigón armado de propulsión propia, podemos añadir que se ha botado el segundo de estos buques grandes en América, el *Atlantus*, cuya capacidad de carga es de 3,000 toneladas.

A principios del mes pasado naufragó en aguas de Almería la goleta *Damiana*, de la matrícula de Barcelona y que formaba parte de la flota de la Hispania Marítima, S. A.

El buque se perdió totalmente.

Según telegramas de Gijón, el día 30 del pasado mes se perdió cerca de Candás el vapor *Canteras n.° 1*, que el día anterior había salido del Musel con rumbo al Oeste.

El *Canteras* hacía un año que había sido botado en los astilleros de San Juan de Nieva, a cuya Sociedad pertenecía; estaba inscrito en la matrícula de Avilés, cargaba en total 150 toneladas y su casco era de madera.

El naufragio fué debido a que el buque, que iba en lastre, no fué abatido sobre la costa por el fresco viento a fuera que reinaba.

Al llegar a Villagarcía de Arosa el día 30 de marzo último, a consecuencia de la cerrazón producida por el temporal de lluvias, el vapor *Josefita* abordó al correo alemán *Cap Arcona*, fondeado en este puerto desde el principio de la guerra.

A consecuencia del abordaje, se rompió el timón del buque alemán y al *Josefita* se le abrió una vía de agua, teniendo que varar en la playa inmediata para evitar su hundimiento.

Según noticias posteriormente recibidas, además del corto horizonte que había, asegúrase que el *Cap Ancona* no tenía encendidas las luces de ancla.

Dicen de Londres que una chalupa de West Hartlepool encontró a la distancia de unos 250 kilómetros de dicho puerto, en el mar del Norte, un gran navío alemán que iba a la deriva, llevando la siguiente inscripción: *Gernot. — Hamburgo.*

Reinaba una fuerte tempestad, y los botes de salvamento habían desaparecido. A bordo no había nadie.

La instalación interior del navío estaba compuesta de numerosas literas hasta en la bodega, lo que indicaba que el navío servía de barco-hospital.

En el Canal de la Mancha, entre Dunganes y Dover, el vapor inglés *Silsden*, de 2,000 toneladas, fué embestido por el *Clan Macbeloan*, de la Clan Line, sufriendo el primero tan graves averías que fué necesario remolcarlo hasta Dover.

El trasatlántico *Lorraine*, que llevaba a bordo tropas americanas, chocó con otro buque de gran porte, resultando numerosas víctimas.

Los telegramas de la prensa dan cuenta que hace pocos días llegó al puerto de New-York el transporte americano *El Sol*, después de cuarenta horas de lucha para auxiliar e intentar remolcar al vapor *Seraton* que a 900 millas de Sandy Hook sufrió graves averías en la máquina en medio de una horrorosa tempestad, durante la que perecieron varios marineros del *Seraton* al intentar llevar un cabo de remolque a *El Sol*.

Finalmente, el *Seraton* pudo reparar provisionalmente su avería y siguió el viaje a Brest.

Biblioteca Nacional de España

BARCELONA : UN INCENDIO EN EL PUERTO

La Prensa de Barcelona publicó detallada información del incendio ocurrido en nuestro puerto el día 18 de marzo. En el muelle llamado de Barcelona había varios centenares de balas de algodón y barriles de aceite mineral.

Sorprende extraordinariamente que, dadas las condiciones del muelle de Barcelona, no ocurran con más frecuencia sucesos como el de que hablamos. El hombre construyó nuestro muelle, amplio, desolado y abierto a todos los vagos que allí van a contarse sus miserias, la casualidad envió una chispa y el mistral, que sopla furioso, hace lo demás.

Acudieron el barco bomba, marineros del Alfonso XII, *soldados, obreros, y tras no pocos esfuerzos se pudo conseguir aislar las balas y los barriles incendiados, evitando mayores daños.*

FOTS. SAGARRA

En Madrid se ha firmado por la Dirección de Obras públicas, a favor de la Diputación de Vizcaya, la adjudicación de las obras de los puertos de Bermeo y Ondarroa y próximamente se harán las adjudicaciones a los contratistas que han de efectuar las obras para que éstas comiencen inmediatamente.

Recientemente la *Gaceta* ha publicado dos Reales decretos concediendo un depósito franco a cada uno de los puertos de La Coruña y del Musel.

El correspondiente a La Coruña se concede a un consorcio constituído por los presidentes o delegados de la Diputación provincial, Ayuntamiento, Cámara de Comercio, Industria y Navegación y Junta de Obras del puerto.

El del Musel, del que ya hablamos en la crónica de Gijón del número anterior, se otorga a un consorcio formado por los presidentes o delegados de idénticas Corporaciones, con la agremiación de fabricantes e industriales, Unión de los gremios, Círculo Mercantil y Bancos locales de Gijón y Minero e Industrial.

Ambos consorcios habrán de presentar, dentro del término de un año, ante el Ministerio de Hacienda:

Primero. El estatuto, reglamento, planos de terrenos y edificios y una Memoria explicativa de la organización a establecer en el Depósito.

Segundo. Relación de las operaciones que se proponga desarrollar el consorcio.

Tercero. Acuerdo reconociendo la obligación de reintegrar al Estado los gastos de intervención y vigilancia del Depósito.

La liquidación será trimestral y la falta de pago de cuatro trimestres, alternativos o sucesivos, producirá la caducidad.

El consorcio concesionario tendrá la facultad de emitir los títulos o efectos de crédito que estime conveniente y la de arrendar servicios a una entidad mercantil, previa la autorización del Ministerio de Hacienda.

Las disposiciones que se dicten para la ejecución de estos decretos e implantación y desarrollo de los Depósitos francos se publicarán en la *Gaceta*, concediendo un plazo de treinta días para que puedan alegar las reclamaciones que a su derecho conviniere las entidades o particulares a quienes afecten las resoluciones acordadas.

Entre los agentes y comisionistas de aduanas de Barcelona como entre todos los de España, ha producido gran efervescencia el Real decreto, recientemente publicado, reformando el articulado de las Ordenanzas de Aduanas, en el sentido de aumentar considerablemente las fianzas y por lo despectivos que para la clase resultan ciertos conceptos vertidos en dicha disposición.

En una Junta general de agentes y comisionados barceloneses, se acordó una actuación de conjunto de todas las Asociaciones de España para obtener la derogación o modificación de dicho decreto, y como primer acto de esa actuación se elevó un enérgico telegrama de protesta al ministro de Hacienda.

En Madrid se celebró una reunión de representantes de toda España, visitando una comisión al director general de Aduanas, señor Riu, el cual adoptó una actitud de intransigencia, pues manifestó que antes que ceder dimitiría.

Entonces visitaron al ministro de Hacienda, el cual no se mostró tampoco muy propicio a ceder, aun cuando manifestó que estaba dispuesto a hacer alguna modificación.

De paso, los agentes demandaron también la derogación o modificación de un reciente Real decreto, por el cual se introducen modificaciones muy importantes en el régimen de los paquetes postales.

Se están llevando a cabo negociaciones para la devolución de 87 buques holandeses requisados por los Estados Unidos en 1918. Es probable que la entrega se verifique en 1.º de mayo.

Los buques son empleados para las necesidades urgentes de guerra, y suman 533.000 toneladas de peso muerto, a cambio de las cuales persiguen los armadores una indemnización, aproximadamente, de cuatro millones de dólares.

Biblioteca Nacional de España

En los Astilleros Ardanaz, de Bilbao, se botará el día 3 del corriente mes un buque de 300 toneladas.

Además, el mismo día, se colocará la quilla a otro buque de 1,200.

Se anuncia para mediados del mes próximo, en Sestao, la botadura del vapor *Fernando María de Ibarra*, de 4,500 toneladas, construído para Altos Hornos de Vizcaya, y que se dedicará al transporte de carbón mineral.

El mismo día, seguramente, se botará el gánguil *Galindo*, construído asimismo para Altos Hornos. Este gánguil se dedicará al transporte de escorias.

El importante periódico *Fairplay* acoge en sus columnas una estadística de su corresponsal japonés que define muy claramente y en sus verdaderos caminos el desarrollo de la flota japonesa.

En octubre del año pasado constaba de 2,588 buques de vapor, con 2.224,618 toneladas de arqueo y 1.376,973 netas. Ello implica, con relación al año 1914, un aumento de 396 buques con 619,718 toneladas de arqueo, o 387,340 netas. El número de buques de pequeño tonelaje ha disminuído; pero en los comprendidos entre 500 y 1,000 toneladas ha habido un incremento de 110,405 toneladas.

En los de 1,000 a 2,000, de 188,605 a 306,658 toneladas. En los de 2,000 a 3,000, un aumento de 54,068 toneladas. En los de 3,000 a 4,000, 51,060 toneladas. Entre 4,000 y 5,000, 52,187. Entre 5,000 y 6,000, 81,088. Entre 6,000 y 7,000, 58,024.

MERCADO DE FLETES

En Inglaterra, en los centros marítimos, se está debatiendo, desde hace algún tiempo, la cuestión de las pólizas de fletamento.

Hace algunos años la «Chamber of Shipping» propuso una póliza general que no llegó a aceptarse, fórmula que hoy todos los armadores desean imponer.

Los armadores hoy están en situación de imponer las condiciones en que deben fletarse buques a término y así es posible que se llegue —mediando las otras partes interesadas— a una póliza «standar» obligando a todos a aceptarla como se hizo en otra ocasión.

Las pólizas que emplean las compañías para los fletamentos a término tienen cláusulas que verdaderamente llaman la atención y así, mediante dichas cláusulas, se ha dado el caso repetidísimo de armadores que después de tener alquilado su buque por espacio de bastantes meses, ha sido pagado por unos cuantos chelines.

Esta cuestión de la póliza de los tonelajes a término se discute mucho actualmente, quizá por la gran demanda de buques que en dichas condiciones hay hoy. Acerca de esto, el ilustrado diario de Bilbao *La Tarde* publica los siguientes párrafos que con gusto transcribimos:

«Sigue en aumento la demanda de tonelaje para alquilar a término, sobre todo para el tráfico hullero francés; los fletadores ofrecen 25/- por largos plazos.

Algunos armadores han cedido sus buques por doce meses; pero opinamos que es una equivocación, por ser un tráfico muy duro. Salida con carbón y retorno con mineral de Bilbao, significa tan frecuentes entradas y salidas de puertos, que aumenta el peligro de la navegación.

Indudablemente los armadores creen que es un buen negocio, pues confían que el alquiler se pagará religiosamente; pero pudiera ser que se vieran defraudados, pues si hay huelgas en la zona hullera, como el alquiler se ha hecho a base del transporte del carbón, los fletadores podrán reclamar exención del pago de alquiler, basados en cláusulas de las pólizas que reconocen demoras por fuerza mayor.

Las operaciones en los diferentes mercados de fletes siguen paralizadas y aunque no hay duda que la situación ha de mejorar, la evolución es muy lenta.

La demanda de tonelaje en general sigue en aumento, especialmente de los Estados Unidos: pero adolece de falta de tonelaje, que sigue siendo muy escaso.

Para aumentar las dificultades, aun los fletamentos cerrados no ofrecen garantía ni a los armadores de que se permitirá el desarrollo del negocio y no pocas de las pólizas hechas, a menudo con gran trabajo y gastos por los agentes, resultan papeles mojados por las decisiones del Gobierno inglés.

Una ojeada a los tipos de fletes que se ofrecen de América para puertos europeos, revela una curiosa y considerable disparidad de valores.

Por ejemplo, en la fórmula de póliza neta de la región Norte se puede conseguir duros 40 a 40 y medio cargando este mes para puerto francés del Atlántico, y de duros 38 y medio a 40 para cargar más tarde; y de Savannah, etcétera, 230/- y más al Reino Unido o Continente.

Por otra parte, la base de oscilación no es mayor de 15/- por qq. a Francia y 18/- por quintal a Italia.

Hay una activa demanda de tonelaje de Gales.»

MONARCH

ES LA MÁQUINA DE ESCRIBIR QUE REÚNE PRÁCTICAMENTE MÁS ADELANTOS

LA MÁS VISIBLE
LA MÁS SÓLIDA
LA MÁS SUAVE

Es la más cara, pero la mejor

Joaquín Serra
Caspe, número 4 : BARCELONA

Biblioteca Nacional de España

ASTILLEROS CARDONA, S. A.

Construcciones
Reparaciones :: Maquinaria :: Fundición

CONSTRUCCIÓN DE VAPORES HASTA 5,000 TONELADAS, COMPLETAMENTE EQUIPADOS

REPARACIONES DE TODAS CLASES. — SE EFECTÚAN CON RAPIDEZ Y A PRECIOS ECONÓMICOS

GRANDES EXISTENCIAS DE PLANCHAS Y OTROS MATERIALES

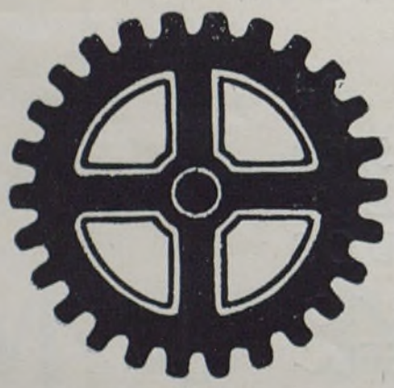
Oficinas:
Plaza de Medinaceli, n.° 5
Telegramas y telefonemas: Ascardona
BARCELONA

Biblioteca Nacional de España

ALEGRET GRAU Y C.A

Electricidad
Maquinaria

Suministro de dinamos acopladas para buques



Especialidad
en instalaciones y reparaciones marítimas

Nápoles, 178 : Tel. S. P. 345
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA: ALERTA
BARCELONA

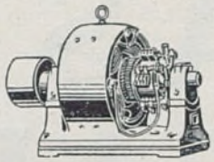
Instalaciones eléctricas en general - Abonos - Lámparas de todas clases - Conservación y reparación de motores - Dinamos Ascensores y montacargas

Presupuestos gratis

Empresa Instaladora de Electricidad

Antonio Deulofeu

BARCELONA Zurbano, 6 : Tel. 1874 A.



Aduanas

Consignación :: Recepción

Entrega de toda clase de cargamentos
Tránsito :: Transportes internacionales
y REPRESENTACIONES

Torres Miquel

S. en C.

Fustería, 2 Teléfono A. 3685 Barcelona

:: Corresponsales en las principales capitales ::

Ruperto Anglada

ANCHA, 13 : Teléfono A. 2238 : BARCELONA

PRIMERA EN ESPAÑA en construcciones de
Cables metálicos

Especialidad en Ascensores, Montacargas, Maniobras de buques, Artes de Pesca, Puentes colgantes, Suspensión de lámparas y Pararayos

Premiada con Diploma de Honor y Medalla de Oro en la Exposición hispano-francesa de Zaragoza (año 1908)

Cuenta corriente con el Banco de España y Crédit Lyonnais

Biblioteca Nacional de España

Empaquetaduras "MORALI"

Manufactura de goma y amianto

Despacho y almacenes: Paseo Colón, núm. 7 : Fábrica: Plaza de la Unión, núm. 22 (P. N).

TELÉFONOS:
A. 4538 : S. M. 559 : G. 1356

BARCELONA

Sírvanse ustedes pasarnos sus estimadas órdenes y pedidos de las especialidades siguientes, que recibirán nuestra mayor atención:

Amianto:

ANILLOS asbestos-metálico, especiales para máquinas de alta presión y vapor recalentado

JUNTAS DE ALTA PRESIÓN de todos tamaños y todas formas

HOJAS : HILOS : TEJIDOS

AISLACIONES COMPLETAS DE AMIANTO "KIESELGHUR" para calderas

CUERDAS DE AMIANTO TRENZADO para recubrir cañerías de vapor

PNEUS "MORALI"

Gomas:

PLANCHAS, VÁLVULAS, TUBOS, MANGUERAS, CASQUILLOS, etc.

TUBOS DE CRISTAL "*TITANIC*" para niveles, temperados y fundidos a fuego

DEFENSAS DE CRISTAL "HÉRCULES" para tubos de nivel

Se facilitarán toda clase de detalles y presupuestos

Biblioteca Nacional de España

MARTIN MARTEN

Representante general de la casa SCHAFFER Y BUDENBERG

BARCELONA - Cortes, 604 SEVILLA - Adriano, 38 y 61

TUBERIA DE TODA CLASE

Manómetros : Vacuómetros : Grifos : Indicadores de nivel : Contadores de revoluciones : Engrasadores : Silbatos : Taquímetros

CABLES DE ACERO Y HIERRO

Válvulas : Inyectores : Válvulas de seguridad
Valvulas de reducción : Purgadores : Separadores de agua : Bombas de vapor «Duplex»

Taller especial para construcción y reparación de manómetros y aparatos para medir temperaturas

Transportes marítimos y terrestres

ADUANAS : COMISIONES : REPRESENTACIONES : TRANSITOS : SEGUROS
PAQUETES POSTALES : PASAJES

J. Brugué e Hijos

JOSÉ A. CLAVÉ, 31 :: Teléfono 4063 A.

BARCELONA : Casas en Port-Bou y Cerbère

CONSIGNACIONES : EXPORTACIÓN : IMPORTACIÓN

Servicios especiales para las Repúblicas de Cuba, Uruguay, Chile, Argentina, Perú, México, etc, etc.

Servicio combinado de domicilio a domicilio a los puertos del Mediterráneo, Islas Canarias y posesiones de Africa

Taller de reparaciones navales exclusivo para buques : Construcción de neveras de todas clases

HILARIO MARIMON

Nacional, 28, Barceloneta BARCELONA

Domingo Mumbrú

NAVIERO y CONSIGNATARIO

PASEO DE COLÓN, 11 : Teléfono A. 1960

Dirección telegráfica y telefónica : DOBRÚ

BARCELONA

Compañía General de Carbones, S. A.

Domicilio social: Plaza de Medinaceli, núm. 5, pral. - BARCELONA

Teléfonos: A. 4860, A. 4861 y A. 4862 : Telegramas y telefonemas: "PARK"

DEPÓSITOS en BARCELONA, Madrid, Cartagena, Vigo, Corcubión, Bilbao, Cádiz, Marín, Coruña, Gijón, Valencia, Pasajes y Santander

Biblioteca Nacional de España

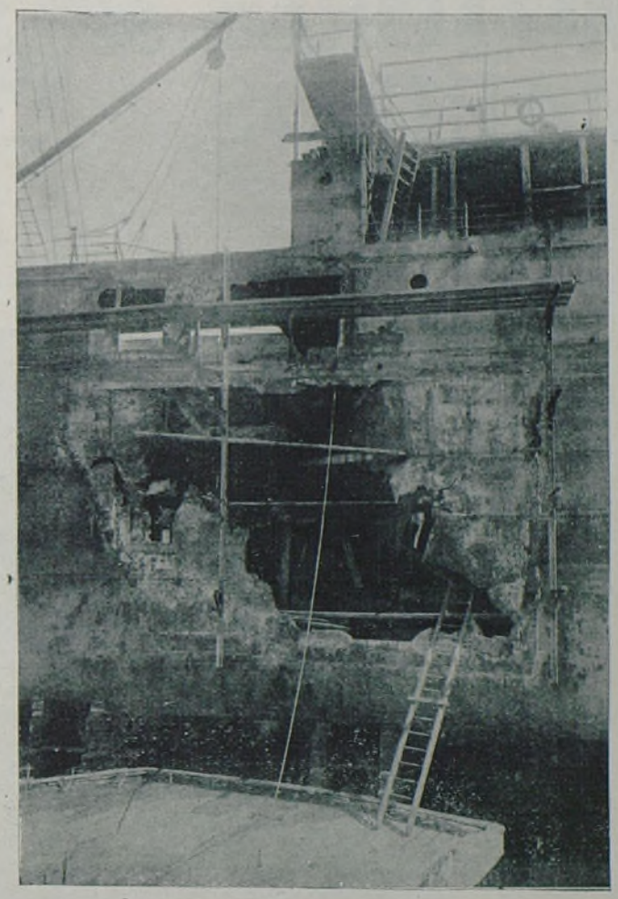
TALLERES DE CALDERERÍA

ALEGRET Y ORTA

PEDRO IV, 254
Teléf. S. M. 474

Dirección telegráfica y telefónica: ALERTA

Especialidad en reparación de buques



EFECTOS NAVALES

Justo Marlés

Agente de THE BRITISH ANTI-FOULING COMPOSITION & PAINT Co., Ltd. (London-New-York), contractors to the Admiralty
Pinturas submarinas y especiales para buques de hierro y madera
Picado, rascado y pintado de buques, a flote y en dique seco

Despacho:
CALLE ANCHA, 38
TELÉFONO NÚMERO A. 2108

Hispania Marítima, S. A.

Compañía de navegación

Director gerente: ENRIQUE VILA MARIEGES

Calle José A. Clavé, 25, pral. - BARCELONA

Teléfono A. 723 : Cable, telegramas y telefonemas: HISPATIMA : Clave A. B. C. 5.ª edición

Flota de la Compañía

Damiana. .	341	toneladas
Vila	424	»
Cristóbal .	425	»
Marieges .	442	»
Marquet. .	700	»

Grandes astilleros en Villajoyosa (Alicante) en donde, aparte las construcciones para la Compañía, existen importantes stocks de materiales y gradas disponibles para la construcción de veleros de todos tonelajes

Consignaciones y fletamentos :: Sección comercial :: Importación :: Exportación

Biblioteca Nacional de España

MOTORES MARINOS "REX"

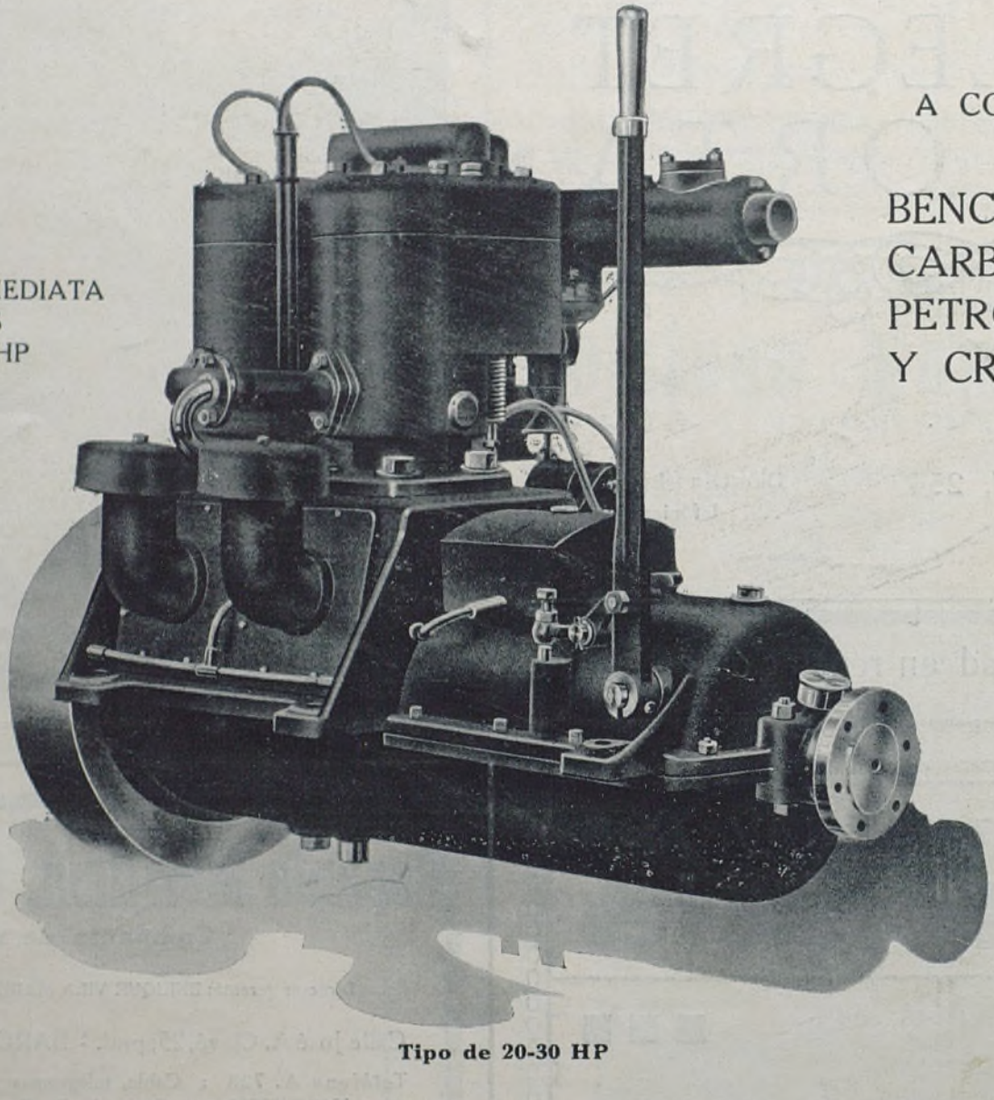
FABRICACION • NACIONAL •

DESDE 4 A 150 HP

ENTREGA INMEDIATA
DE LOS TIPOS
DE 4 A 40-60 HP

A COMBUSTIBLES
LIQUIDOS:

BENCINA,
CARBUROLES,
PETRÓLEOS
Y CREOSOTAS



Tipo de 20-30 HP

SÓLIDOS, SENCILLOS Y ECONOMICOS

Excelentes para el trabajo PESADO
CONTINUO
SEGURO

Para información y presupuestos, dirigirse a los Grandes Talleres de Construcciones Mecánicas de

Vallet y Bofill, S. en C.-Barcelona

Oficinas: Provenza, 165 a 171 - Teléfono G. 927 - Apartado 467 - Dirección telegráfica: «Valfilo»
Talleres: Borrell, 236 a 244

Imprenta - Ediciones
A. Artís : Gerona, 11
Tel. G. 1471 - Barcelona

Biblioteca Nacional de España