

Navegación



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

.....
JOSE 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 garantizar 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

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.º y 16 de cada mes.

FLOTA DE LA COMPAÑÍA

A. Cola : Antonia : A. Lázaro : Anonio Ferrer : Ausias March : Cullera : Barceló : Tordera : Comercio : Cabañal : Juan de Joanes : Canalejas : Félix Piçcueta : General Fernández Silvestre : Cirilo Amorós Tintoré : Grco : 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 : Españolito : Turia : Vicente La Roda : V. Puchol : Francolí : 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

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"

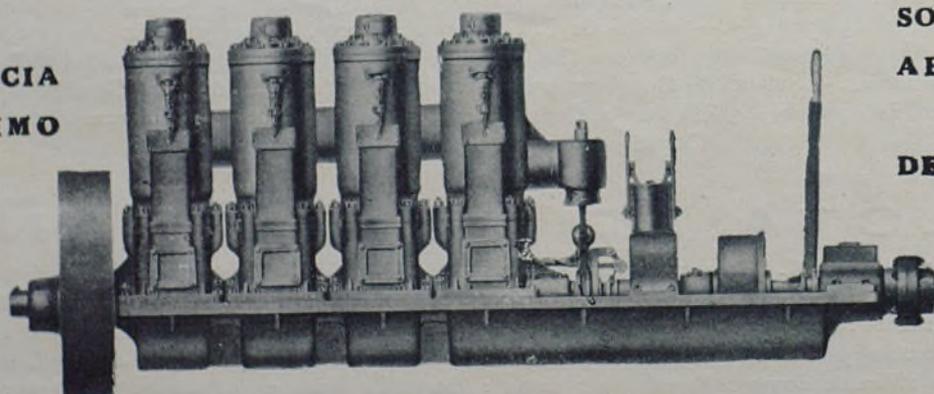
PRIMERA FÁBRICA NACIONAL
DE LEGÍTIMOS MOTORES
PARA EL EMPLEO DE ACEITES CRUDOS

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 506

PIDANSE PRESUPUESTOS

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

YA han sido puestos en marcha los *Españas*, y según declaraciones del señor Pérez Oliva al dar cuenta de tal noticia, el asunto del viaje de dichos buques estaba bien estudiado y resuelto en todos sus detalles.

Lo creemos; tenemos fe en la palabra del señor Pérez Oliva, aunque a continuación se hiciese un lío al explicar a qué puertos debían ir a limpiar fondos los *Españas*; pero es igual. Eso son detalles despreciables, en los que sólo nos fijamos nosotros, críticos.

La cuestión es que los *Españas* están en movimiento y que van a Buenos Aires a buscar trigo para nosotros.

Naturalmente que el Comité de Tráfico Marítimo se debe acordar de lo que les sucedió el año pasado a los buques españoles que estaban en ciertos puertos de América, que se vieron detenidos por falta de carbón, pues los depósitos de carbón de los principales puertos del mundo están bajo el control inglés y como es muy lógico, dada la escasez de hulla, ésta la guardaban para repostar a los buques aliados.

El año pasado se le escapó este «detalle» al Comité de Tráfico Marítimo y cuando hacía días y días que en Buenos Aires había buques españoles sin poder salir por falta de combustible, salía de Musel para Buenos Aires un vapor cargado de carbón para aprovisionar a los buques españoles detenidos.

Ahora —según ha dicho repetidas veces el ministro de Abastecimientos— van a ser muchos los buques que por orden del Gobierno irán a Buenos Aires.

Pero esta vez parece que el Comité se ha acordado de lo del carbón y son varios los vapores españoles que están cargando dicho combustible para Buenos Aires a fin de aprovisionar a los buques españoles. Menos mal.

Lo que todavía no está muy claro es lo de las 150,000 toneladas requisadas. El señor Argente hacía tiempo que hablaba de requisar buques, y los armadores trataban de celebrar una asamblea en Madrid; pero el ministro de Abastecimientos les dió el paso con su Real decreto requisando 150,000 toneladas, especialmente para el transporte de granos y carbones y «demás servicios que el Gobierno creyera necesarios». Y añadía que los buques requisados «debían ser propios para toda clase de servicios». Nosotros todavía no hemos podido descifrar el verdadero sentido de esta frase.

En Bilbao los navieros celebraron una gran reunión para tratar de este capital asunto de las requisas, y acordaron invitar a la Asociación de Navieros del Mediterráneo a una reunión en Madrid en la que se discutió una fórmula mediante la cual, sin descuidar los servicios nacionales y el abastecimiento del país, se dejaba a los navieros una más amplia libertad y campo de acción que sometiéndose al vago R. D. del señor Argente.

Empezaron las negociaciones y entonces el señor Argente presentó la dimisión por causas ajenas a las mismas.

Ahora hay nuevo ministro de Abastecimientos, el Gobierno ve alzarse negros nubarrones en su horizonte político, y horas que debieran ser de serenidad y de trabajo son de revuelta y desorientación.

Y no se vislumbran nuevas rutas de progreso para nuestra marina mercante. Y mientras el Comité de Tráfico Marítimo baraja fletes, cifras, toneladas y juega a requisas, a nuestros puertos van llegando buques noruegos, holandeses, ingleses que traen carbón, que se llevan nuestra carga y otros que van regularizando sus líneas, camino de la normalidad.

Los constructores bilbaínos están haciendo en el extranjero gran acopio de material de hierro y acero para evitar en lo posible que la construcción naval decaiga ante la competencia extranjera.

Durante la guerra, las empresas siderúrgicas españolas han realizado enormes ganancias exportando al extranjero y a buen precio el material de hierro y acero que fabricaban y dejando abandonado casi por completo el mercado español e imponiendo a éste condiciones verdaderamente onerosas.

Estas han sido quizá las causas principales de que la construcción naval española no haya dotado de nuevas unidades a nuestra marina mercante.

La carencia de materiales y el elevadísimo precio a que los mismos se cotizaban, han perjudicado grandemente a la industria naval nacional. Y hoy, cuando todas las naciones tienden a normalizar sus industrias y a intensificar su producción, las explotaciones siderúrgicas españolas se encuentran en una gran inferioridad ante sus rivales del extranjero, que ven perdidos sus mercados de ocasión y contemplan como de otros países van llegando cargamentos de planchas y de viguetas, empiezan a alarmarse y hasta algún diario se ha ocupado de este asunto y ha pedido una subvención para las fábricas y fundiciones de hierro y acero para poder competir con las industrias similares extranjeras.

¡Como si no fuera subvención suficiente el enorme sobreprecio que durante la guerra han hecho pagar por los productos que han salido de sus talleres!

A última hora parece que el señor Salvatella, ministro de Instrucción pública, conmovido por las súplicas o por poderosas recomendaciones políticas, ha perdonado la existencia de las escuelas de Náutica que había decidido suprimir.

¿Qué razones de peso decidieron al señor Salvatella a suprimir las tales escuelas? Seguramente que debió decidirlo tras un detenido razonamiento; quizá se deba a un vasto plan de modificación de enseñanza. Pues entonces, ¿a qué viene después el ir claudicando ante una comisión y otra y dejarlo todo según estaba?



El puerto de Melilla, primer puerto colonial español, durante un temporal

HABLEMOS DE PUERTOS

Es enorme la desorientación y la ignorancia que respecto a puertos existe en España, y especialmente en el Mediterráneo.

Una tarde de domingo, dos señoritos paseaban por es: pasadizo estrecho construído sobre la escollera del puerto de Barcelona y que parece un canalillo para la conducción de aguas, contemplando extasiados el puerto, y uno de ellos no pudo contenerse y dijo:

— ¡Esto es ya como el puerto de Marsella!

Quedé petrificado al oírlo. ¡Marsella! ¿De qué conocería aquel pollo el puerto de Marsella?

Más tarde, la tontería que dijo aquel pollo dominguero la he oído repetir varias veces; se ve que está de moda y yo no daría más penitencia a los que tal dicen, que hacerles recorrer en toda su extensión, una vez al día, el magnífico paseo (no canalillo estrecho) que hay a lo largo de la inmensa escollera del puerto nuevo de Marsella.

Málaga, Almería, Alicante, Tarragona... puertos muy bonitos, muy bien acabados, muy mediterráneos, pero que han lle-

gado al máximo de su desarrollo, que no pueden progresar. Tienen que limitarse a la exportación de sus productos naturales (menguados por la falta de vías de comunicación) y a recibir las materias que necesitan para vivir, y nada más.

En el Mediterráneo español hay pocos puertos naturales y muchos, demasiados, puertos artificiales que *viven muertos*, sin trenes y sin grúas.

En nuestra costa de Levante hay dos puertos que tienen pretensiones: Valencia y Barcelona.

El puerto de Valencia, que alcanzará gran importancia cuando la línea directa de Madrid a la capital levantina sea un hecho, puede decirse que aún está por construir.

Y del de Barcelona, que tantos millones cuesta y que tan difícil debe ser de

urbanizar y construir tinglados e instalar grúas en sus desiertos e inmensos muelles (¿aunque para qué instalar, si no hay buques ni cargas?), diremos que la ciudad no siente cariño por él.

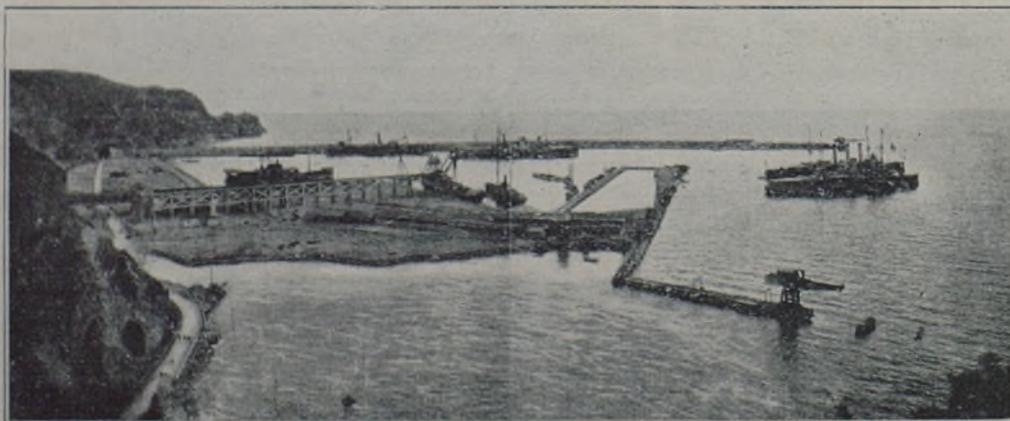
Barcelona tiene a su puerto como a una estación más de ferrocarril, en donde no hay trenes a horas fijas.

Parece como si los asuntos del puerto no interesasen a los ciudadanos de Barcelona. El puerto franco les tiene sin cuidado. Nuestro futuro puerto franco, que al principio tanto alarmó a los extranjeros, y del que hoy se ríen porque saben que con las restricciones que se ha creado no progresará...

Y lo más sensible es que el puerto franco de Barcelona no podrá ser competidor de los puertos extranjeros, gracias al patriotismo del señor Royo Villanova

y de otros acendrados patriotas que no pueden permitir que en el puerto franco de Barcelona haya industrias que dañarían a sus similares de Zaragoza y de Vitigudino.

¡Como si del puerto franco pudiera llevarse algo para el interior! Con este criterio, no será extraño que cualquier día



Vista del puerto del Musel, primer puerto carbonero español, cuya construcción tantos millones cuesta y que según propia frase del ministro de Fomento: «se está cayendo a pedazos»

pidan el paro definitivo de las fábricas de Tarrasa porque perjudican a las de Béjar.

¡Cuánto más valiera que estos patriotas oficiales que con tanta afición estudian el puerto de Barcelona, se fijaran en la situación de otros puertos españoles que necesitan, más que el de Barcelona, los frutos de su atención y de su talento!

No estaría de más que se fijasen en el puerto del Musel, primer puerto carbonero español, puerto de una región industrial, con ferrocarril directo a Madrid, puerto de embarque de pasajeros y

que según propia frase del ministro de Fomento «se está cayendo a pedazos». ¡Y está sin terminar!

En el Congreso se habla con frecuencia de los asuntos de Marruecos, pero se habla como si a Melilla se pudiera ir en ferrocarril, ya que para nada se habla del puerto. Y no es poca la falta que hace que se hable de él.

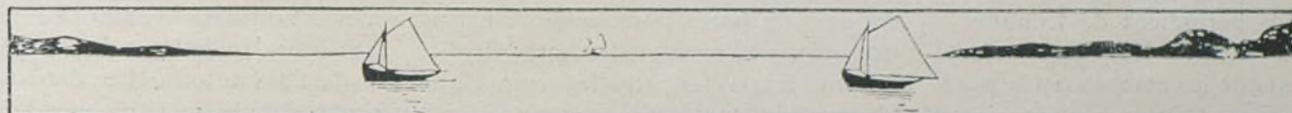
Se habla de la necesidad de que en nuestra zona de Marruecos se construyan ferrocarriles, talleres, que se exploten las minas...

Pero nadie ha hablado del puerto por

el cual se debe exportar el producto de las minas, el puerto en el que hay que descargar el material para ferrocarriles y talleres.

Es necesario que toda España sepa por qué duros momentos pasan los tripulantes de los buques que se ven obligados a ir a ciertos puertos españoles, que por su importancia y situación debieran ser puertos confortables y no son más que inseguros fondeaderos de los que hay que huir (si se puede) al primer indicio de mal tiempo...

JULIÁN AMICH



EL UNIFORME DE LOS MARINOS MERCANTES

Si algo hay en el mundo completamente falto de uniformidad, es el uniforme de los marinos mercantes españoles. Cada empresa, cada naviero, aunque sólo poseyera un barquichuelo de media docena de toneladas de carga, se ha creído en el deber de uniformar a su personal a su gusto y manera.

Y de tal modo lo han hecho, que, si fuera posible reunir en una sala un par de capitanes u oficiales de cada una de las empresas uniformadas, el conjunto sería tan desastroso, que quien no estuviera iniciado en el asunto creería de buena fe que se había abierto un concurso de uniformes para porteros, ordenanzas o «botones».

El ancla dorada de las gorras, tan simple como simpática, ha sido substituída por la contraseña con iniciales de la casa armadora la mayor parte de las veces, y casi sin excepción de un gusto muy dudoso.

Jamás he vestido uniforme, pero si me hubiera visto obligado a ello, tal como son hoy, tengo la seguridad de que me hubiera pesado como una librea.

Se impone, es de imprescindible necesidad, el estudio de un uniforme nacional, o mejor internacional si fuera posible, para la Plana Mayor de la Marina mercante. Debe cesar para siempre el espectáculo tan poco edificante que ofrecen los marinos mercantes españoles en la actualidad con su sinnúmero de uniformes diferentes, destinados casi siempre, más que a dar a conocer la graduación del que lo viste, a ostentar las insignias del armador. Lo exige el decoro, la dignidad de la clase y las mismas conveniencias del servicio de a bordo. Interesando tanto a los navieros como a los marinos, la reforma puede y debe

emprenderse yendo todos de acuerdo.

¿Para qué sirve un uniforme?

En los barcos mercantes debe servir para que, tanto el personal en ellos embarcado, como el pasaje, conozca, a cada instante, la graduación del que le da un orden, le dirige la palabra, o conocer al que le convenga dirigirse. Y eso sólo puede lograrse con el uniforme único para todas las empresas, en el que, en lugar visible, se destaque el grado y en otro, que no exige tanta visualidad, el distintivo especial de la empresa, si se quiere.

De esta manera siempre se hallarán perfectamente orientados tanto los pasajeros como los propios tripulantes de los barcos, aunque cambien con frecuencia de buque.

Además, el uniforme debe estudiarse de tal modo que no sea posible confundir a los marinos con los empleados de otra clase de empresas, como desgraciadamente sucede hoy con irritante frecuencia.

Yo fuí testigo, hace algún tiempo, de un hecho que no he de ocultar me molestó bastante, y que tengo la seguridad se repite muy a menudo. Hallábame en la estación de Francia hablando con uno de los primeros capitanes de la Compañía Transatlántica, aguardando la llegada de un tren que debía conducirnos hacia el litoral. Se acercó a nosotros una buena mujer, y, dirigiéndose al veterano capitán, le pidió le indicara donde debía tomar el tren para Martorell.

Sonrió el marino, y con la mayor amabilidad del mundo contestó que lo ignoraba, y que sin duda la orientarían si se dirigía a cualquier empleado de la estación. Miróle ella con semblante des-

compuesto, y, después de pronunciar una gráfica interjección, replicó, mientras se alejaba: «—¡Uf, qué orgullo, y eso que seguramente antes de llegar a jefe habrá pasado buenos años de guarda agujas!»

Y confusiones de esta índole, con toda clase de personas, no son raras, son muy frecuentes. Entra un oficial mercante, uniformado, en un banco y puede estar persuadido que, si permanece en aquél unos cuantos minutos, serán varios los que le preguntarán donde deben dirigirse para hacer efectivo un cheque, o cual es la ventanilla de aceptaciones, pongo por caso.

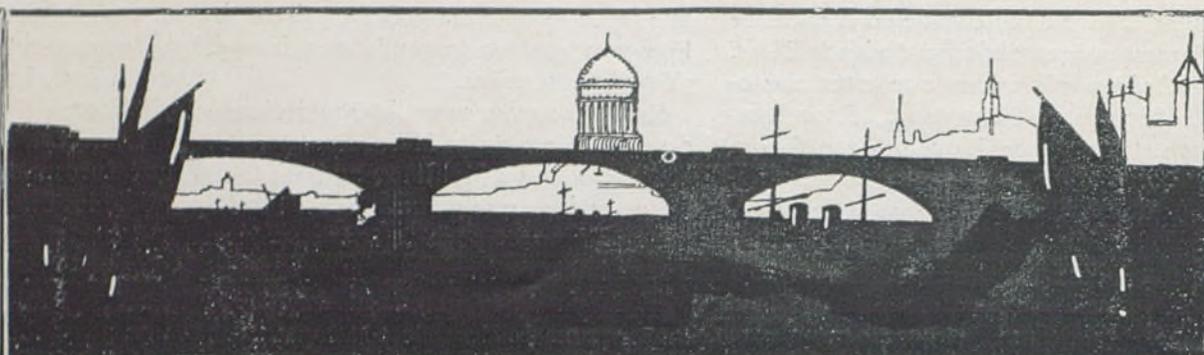
Y eso debe terminar. Hay que buscar un uniforme sencillo, elegante y digno, único para todos los marinos mercantes españoles, o mejor si, como parece en algunas grandes naciones marítimas, se va al uniforme internacional de los marinos mercantes, hay que adoptarlo inmediatamente. Es de imprescindible necesidad que cuando un marino vista uniforme, sea éste conocido en cualquier parte del mundo donde se encuentre.

Queda todavía la cuestión de si debe utilizarse el uniforme fuera de a bordo y fuera de los actos de servicio en tierra. Esto ya no tiene tanta importancia como lo anterior, pero nosotros creemos que lo mejor sería hacer libre el uso de uniforme fuera de los dos casos mencionados.

Pero lo importante, lo que hay que abordar sin pérdida de tiempo, es la uniformidad en los uniformes de la marina mercante. Nos prometemos insistir en ello tanto como lo juzguemos conveniente.

JAIME FONT MAS

SECCIÓN INGLESA



LOS ATAQUES A ZEEBRUGGE Y OSTENDE

EL día 20 de febrero último apareció en los periódicos de Londres el texto íntegro del parte oficial dando cuenta de los ataques a los puertos de Zeebrugge y Ostende que tuvieron lugar en el mes de abril de 1918, cuando servían de excelentes bases a los submarinos alemanes. En la imposibilidad de reproducirlo en toda su extensión, pues consta de 123 párrafos, daremos a conocer a nuestros lectores los que juzgamos más interesantes.

El objeto de aquella temeraria empresa, era: 1.º Obstruir el canal de Brujas en su entrada, situada en el puerto de Zeebrugge. 2.º Obstruir la entrada del puerto de Ostende desde el mar. 3.º Ocasional el mayor daño posible a los citados puertos de Zeebrugge y Ostende.

Después de enumerar la disposición interior de ambos puertos y de señalar las numerosas y potentes obras de defensa efectuadas por los alemanes durante su larga ocupación, el parte oficial continúa así:

El ataque a la escollera de Zeebrugge, así como también el bombardeo por medio de aviones y monitores, tenía por objeto distraer al enemigo de las operaciones principales. Sin estas operaciones secundarias, los buques destinados a ser hundidos por sus tripulaciones a la entrada del canal, lo hubieran sido por las baterías enemigas mucho antes de llegar a su objetivo.

El ataque a la escollera de Zeebrugge tenía también por objeto el destruir los almacenes y baterías situados allí, y para impedir que el enemigo pudiera llevar refuerzos desde la ciudad, se habían hecho preparativos para volar la parte de la escollera que comunicaba con tierra.

Como puede verse por el resto del relato, se consiguió el primero y principal objetivo: la entrada del canal de Brujas quedó obstruida; pero el segundo objetivo, o sea la obstrucción del puerto de Ostende, no se consiguió en su totalidad.

La concentración de la flota atacante había de tener lugar en un punto distante 63 millas de Zeebrugge, y como el tiempo necesario para recorrer esta distan-

cia, una vez efectuada la concentración, era de siete horas, forzosamente habría un período de unas cuatro horas, de día, durante el cual las patrullas enemigas de observación, tanto aéreas como submarinas, podrían descubrir los movimientos de los buques ingleses. Para guardarles de este peligro, que hubiera sido el fracaso completo de la empresa, las fuerzas de vigilancia hubieron de desplegar gran energía y actividad y se puede asegurar que, debido a ésto, el enemigo pudo ser sorprendido.

Para que el ataque no solamente tuviera algún éxito, sino que no terminara en un desastre, eran necesarias varias condiciones: 1.º Un cierto estado de la marea. 2.º Mar calma. 3.º Viento en dirección más o menos favorable y 4.º Ausencia de niebla, y a ser posible un poco de bruma. La primera de estas condiciones (la marea) fijaba las fechas entre las cuales era posible efectuar una tentativa. En las demás circunstancias no se podía confiar, pues además de ser el tiempo muy variable en aquella época del año, su estado podría ser distinto en la costa de Flandes que en la del otro lado del mar del Norte.

Las fuerzas atacantes se componían, además de 7 buques exploradores, de 8 monitores, 8 cruceros ligeros, 45 destroyers, 80 lanchas automóviles, 2 submarinos, 2 dragaminas, 5 buques auxiliares y de los 6 destinados a ser hundidos. Una flota compuesta de tan diversas unidades necesitaba evidentemente preparación y previos ejercicios de conjunto para adaptarla al objeto a que se destinaba. A este fin se reunieron los buques a fines de febrero y desde el mes de abril se efectuaron prácticas diarias. Además de las tripulaciones de los buques, tomaron parte en la expedición tropas de desembarco compuestas de 82 oficiales, 1,698 hombres.

Por sus condiciones especiales de gran capacidad para llevar pasaje, buena marcha y escaso calado, fueron adquiridos dos «ferry boats» de Liverpool, el *Iris* y el *Daffodil*, que resultaron ser de gran utilidad. Una flotilla de lanchas automóviles, convenientemente dotada de los apa-

ratos necesarios, tenía por objeto el producir los humos inventados por el comandante Brock, el que desgraciadamente murió en la empresa.

A las 11'40 de la noche del 22 de abril las lanchas automóviles destacadas para producir la primera niebla artificial estaban ya muy cerca del muelle exterior de Zeebrugge, y habiendo sido avistadas recibieron nutrido fuego de las baterías enemigas y sólo sus pequeñas dimensiones y su gran velocidad impidieron que fueran totalmente destruidas.

A las 11'30 se avistó desde el *Vindictive* la boya luminosa de Blankersberghe por el través y el enemigo había seguramente oído o avistado las fuerzas atacantes, pues disparó numerosas bombas luminosas que alumbraron los alrededores, pero los ingleses no vieron ninguna patrulla enemiga. Entonces calmó el viento del NE. que había estado soplando y que era favorable para que la niebla artificial producida tuviera efecto, y un poco más tarde sopló del Sud. Muchos de los flotadores que producían el humo fueron hundidos por el fuego enemigo, y éste, juntamente con el cambio de dirección del viento, impidió sacar el debido partido de la citada niebla artificial.

A las 11'56, habiendo el *Vindictive* atravesado una de las columnas de humo, se divisó, en la obscuridad, el extremo del muelle por la amura de babor, a una distancia de unas 300 yardas. Se dió toda máquina y se cambió el rumbo de modo que, con la corriente de la marea, el buque marchara hacia el muelle, formando con éste un ángulo de 45°. El *Vindictive*, con objeto de no descubrirse, no hizo ningún disparo hasta que no hubo atravesado la columna de humo; pero desde este momento hizo fuego con todos sus cañones. Al principiar el 23 de abril, día de San Jorge, o sea pocos minutos después de media noche, el *Vindictive* atacaba al muelle exterior de Zeebrugge sobre grandes defensas, especialmente construidas y colgadas de su costado de babor, habiendo fondeado de su ancla de estribor. Por entonces el estruendo era horrible; el buque había sido alcanzado varias veces y muchos oficiales y soldados ya estaban muertos o heridos. En la inseguridad de que el an-

cla de estribor estuviera clara se fondoó de la de babor, filando poco más de un grillete de cadena. La corriente de marea alcanzaba allí una velocidad de tres nudos, y la resaca, a lo largo de la escollera, producida por la marejada, hacía mover mucho al buque. El *Daffodil* tenía la misión de mantener al *Vindictive* atracado al muelle a fuerza de máquina; pero transcurrieron algunos minutos antes que llegara, y durante este intervalo el muelle estaba demasiado separado para que pudieran alcanzar desde a bordo los bicheros especiales destinados a tener el buque amarrado. Estos minutos fueron de verdadera ansiedad. Algunos de los citados bicheros habían sido destruidos por el fuego enemigo, lo mismo

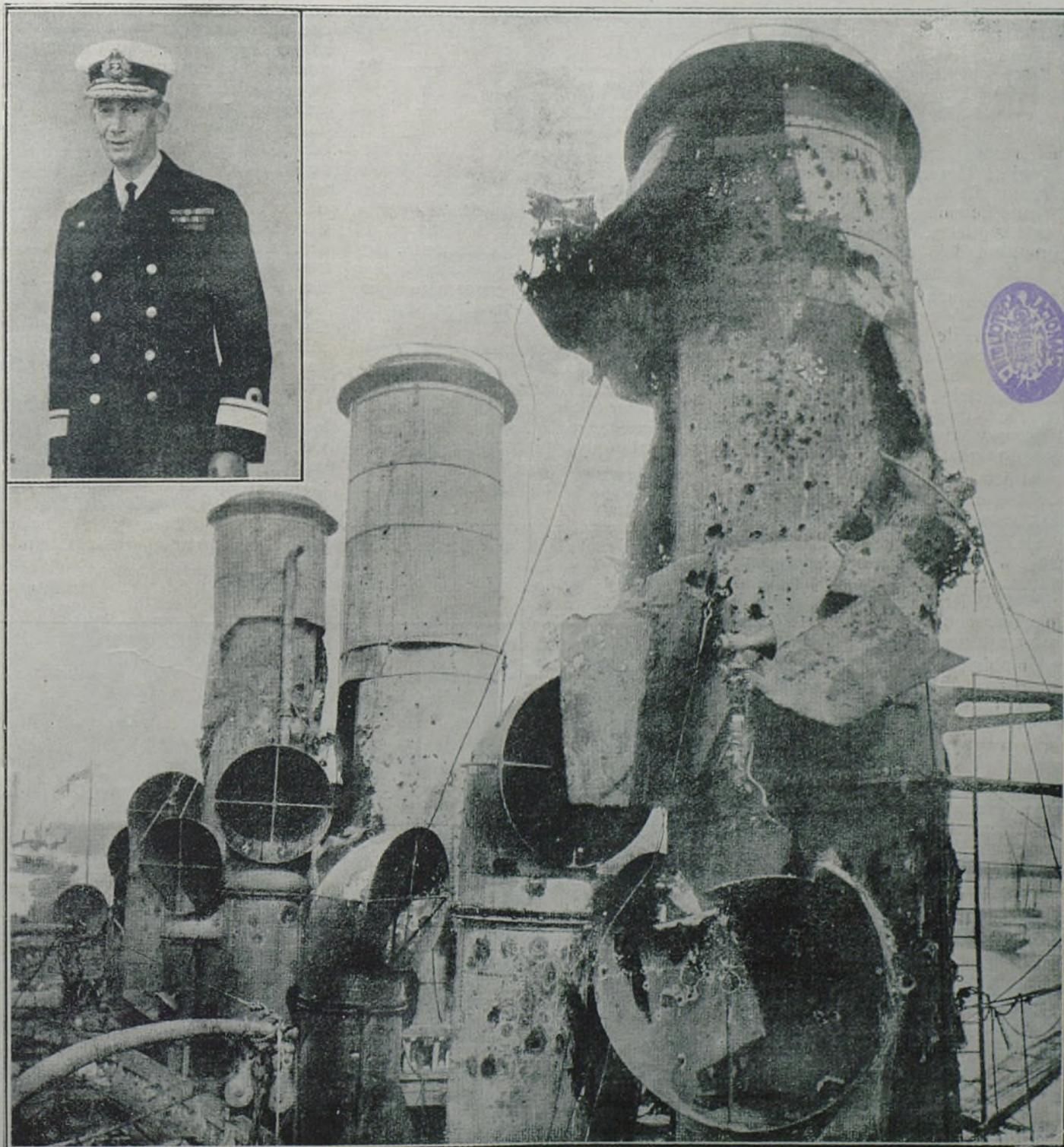
que las numerosas planchas preparadas para el desembarque. Con todo, se consiguió salvar a dos, puestas cerca de la proa, por las que saltaron valerosamente a tierra las fuerzas de desembarco conducidas por sus oficiales. Debido a los balances del buque, las planchas se estropeaban contra el parapeto de la escollera, y sobre estas tablas, en constante movimiento, habían de pasar las tropas con sus ametralladoras, fusiles y bombas de mano, sufriendo el fuego de la artillería enemiga, situada en el mismo muelle. Añádase a esto un salto de treinta pies entre el buque y el muelle y se tendrá una ligera idea del modo cómo se efectuó aquel desembarco.

El *Daffodil* llegó tres minutos después

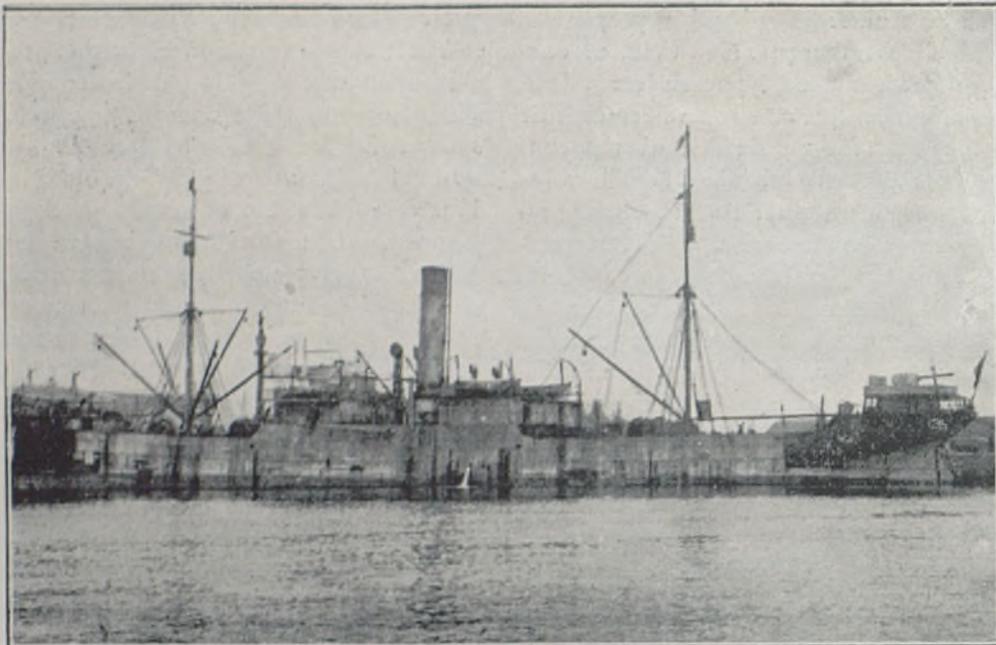
que el *Vindictive*, seguido de cerca por el *Iris*. Los dos sufrieron menas al aproximarse al muelle, pues toda la atención del enemigo estaba concentrada sobre el *Vindictive*. Como ya se ha dicho, la misión del *Daffodil* era la de mantener al *Vindictive*, atracado al muelle para poderlo amarrar; pero como esto último no pudo lograrse por la gran intensidad del fuego enemigo durante toda la acción, el primero no se pudo separar del costado del segundo, y estuvo siempre empujándole con la proa sobre su costado, y la gente de desembarco que conducía el *Daffodil* hubo de subir primero a bordo del *Vindictive* para saltar a tierra.

FRED

(Concluirá)



El *Vindictive* de vuelta de la heroica expedición de Zeebrugge. — En el ángulo, sir Roger Keyes



EL "CONWAY"

El hermoso vapor de la Mala Real Inglesa *Conway*, cuya fotografía acompaña estas líneas, merece el título de amigo nuestro.

Durante la guerra, desde su principio a su final, no dejó de visitar regularmente nuestro puerto.

Pintado de la manera especial en uso para engañar al enemigo, el *Conway* atrajo al muelle de Barcelona, en diversos viajes, incalculable número de curiosos. Nadie sabía explicarse, y nadie osaba preguntarlo, para qué serviría aquel artefacto que tenía en suspensión en su proa, y aquellos dos, al parecer torpedos, que guardaba en cubierta.

Hoy vamos a satisfacer la curiosidad del público, explicando la utilidad de aquello que tanto llamó su atención.

Por encargo de NAVEGACIÓN y como homenaje a nuestro barco amigo, nos trasladamos a bordo, acompañados del fotógrafo de la Revista, para hacer una información, seguros que ella había de interesar a nuestros lectores.

Muy amablemente nos recibió el capitán del barco, el señor O. V. Scandbusch, y al indicarle el objeto de nuestra visita nos contestó, en perfecto castellano, que muy gustoso se ponía a nuestra disposición.

El *Conway* tiene un tonelaje neto de 1,066 y su carga total son 4,650. Cuenta catorce años y su construcción es esbelta en sumo grado, como puede apreciarse por la fotografía.

Va armado de un cañón de cuatro pulgadas, modelo 1918, de alcance trece kilómetros, pudiendo disparar veinte veces por minuto. No ha tenido el barco ocasión de disparar el cañón contra ningún submarino, pues aunque durante la guerra navegó continuamente entre nuestra península e Inglaterra, lo hizo con tan buena fortuna que no llegó ni a divisar un submarino una sola vez.

Pero si el barco se libró de los ataques submarinos, no aconteció lo mismo a la tripulación, si se exceptúa a su bizarro capitán. Este navegó durante el año 1916 en el barco hospital *Asturias*, que como

sabe el lector fué ignominiosamente torpedeado a las pocas horas de haber anunciado el Gobierno alemán que torpedearía los barcos hospitales. El señor Scandbusch ya no se hallaba en él cuando ocurrió el torpedeamiento. Durante el año 1917 navegó como primer oficial de derrota en un crucero auxiliar, y en junio de 1918 tomó el mando del *Conway*.

No ha sido tan afortunado el cuarto maquinista, el cual ha sido torpedeado en cinco barcos distintos.

El primer oficial fué torpedeado en el transporte de tropas *Arcadián* y antes de ser salvado permaneció durante cinco mortales horas asido a una tabla, lo que no fué obstáculo para que a los pocos momentos de ser salvado se arrojara al agua para salvar a un compañero, lo que le valió la codiciada medalla de Salvamento.

El segundo oficial fué hecho prisionero por el *Moewe*, asistiendo desde este

barco a un combate entre el corsario y un barco inglés.

Durante su cautiverio vió apresar otros cinco barcos. Fué dejado en Canarias junto con otros compatriotas suyos.

Y así sucesivamente, la mayoría del resto de tripulantes, excepción única, como hemos dicho, de su afortunado capitán.

El artefacto que todavía se conserva suspendido en la proa del *Conway*, y que tanto llamó la atención, forma, junto con aquella especie de torpedos que mencionábamos, un ingenioso sistema, basado en otro parecido que se usa en las costas inglesas para la pesca del atún, y destinado a cortar los cables de amarre de las minas submarinas.

Los torpedos tienen un mecanismo que les obliga a permanecer siempre a una profundidad de treinta y dos pies y un timón que les hace abrir la proa hacia fuera del buque. Dos cables les unen con una pieza (que es la que estaba en suspensión en la proa del barco) que se queda fija al extremo inferior de la roda cuando el barco navega. Se comprende fácilmente que al tropezar con el cable de una mina, a la par que la separa del barco, lo rompe y aquélla sube a la superficie, alejada del casco del barco. Sólo resta entonces pescarla o destruirla a cañonazos. El dispositivo se usa siempre que se navega a profundidades menores de 180 brazas. Se llama «Paravens», si bien los marinos mercantes lo han bautizado con el nombre de «Ottergear».

Como curiosidad, añadiremos que el *Conway* ha traído a Barcelona un aeroplano que ganó en Inglaterra el record de velocidad, llegando a desarrollar 125 millas por hora.

Antes de despedirnos de los simpáticos marinos, que nos colmaron de atenciones, nuestro fotógrafo impresionó la placa que publicamos, en la que figura todo el Estado Mayor de la hermosa nave.

NAVEGACIÓN, al saludar a los amables tripulantes del *Conway*, les agradece las deferencias que con ella han tenido durante la visita que les hizo a bordo del gallardo barco.

FOTS. JORRO





LOS PUERTOS

CRÓNICA DE VIZCAYA

EL TRABAJO A BORDO. — ¿PUEDE REGLAMENTARSE? — LA MEJOR REGLAMENTACIÓN ES LA INDIVIDUAL DE RELACIONES ENTRE LOS ARMADORES Y LOS TRIPULANTES

Cuando tanto resta para hacer en pro de la industria naval, los errores de la Administración pública, así como los de la opinión peninsular de tierra adentro, al unísono con la falta de concepción clara sobre los asuntos del mar, tienen como maniatada la riqueza naviera; cuando todavía no ha dado el Poder público la sensación de que es preciso e indispensable para el sostenimiento de la vida económica del país, amparar cuanto concierne al negocio de los barcos, he aquí que surge de pronto, a modo de conflicto, el problema de la reglamentación del trabajo a bordo, alentado por la idiosincrasia de los hombres públicos, que faltos de preparación, sin noción, ni la más rudimentaria, de sus deberes, atienden sólo a salir del paso, a abordar las cuestiones, aún las más complejas, procediendo como por imposición, para acabar con el latiguillo de las satisfacciones a todo lo que creen es justa reivindicación de los elementos trabajadores.

Y fieles y consecuentes con la falta de seriedad de los temperamentos débiles, se consideran más hombres de Estado, mejor capacitados para gobernar, en cuanto concluyen un asunto, sin sondearlo, sin analizar sus consecuencias, equiparando condiciones de vida y trabajo, diametralmente opuestos a la realidad, con lo cual dicho está que en vez de solucionar problemas lo que hacen es agravarlos.

Nos sugiere estas líneas que, a modo de preludeo, quedan transcritas, el propósito atribuido al Gobierno, manifestado por éste, de reglamentar el trabajo a bordo, del mismo modo que se reglamenta el trabajo en una fábrica de hacer zapatos, en una obra de albañilería, en la explotación de una mina...

Nadie, en estos tiempos, que pensara con vistas a la realidad viviente, se atrevería a sostener que cuando los zapateros, los albañiles, los mineros, han pedido y casi obtenido una reglamentación

en la jornada de trabajo, ha debido negárseles. Ha podido discutirse por los patronos que alternan en estos oficios si su negocio sufre una mayor o menor merma, de acceder a las peticiones obreras: lo que no podrían es demostrar que para trabajar ocho horas en vez de nueve o diez, recibiría tan mortal golpe su industria, que no fuera posible sostenerla y se imponía abandonarla.

Pero hay una diferencia tan esencial, tan honda, entre la jornada de trabajo de los mencionados oficios y el trabajo de los tripulantes de barcos, que sólo desconociendo en absoluto las exigencias de la vida de a bordo y sus relaciones con el comercio mundial, se puede presuponer hay equiparación, al efecto de que si se preceptúan horas para los expresados oficios, se impongan también en los trabajos de a bordo.

Ofrece la vida en el barco dos características, tan propias, tan peculiares de la gente de mar, que prescindir de ellas equivaldría a tanto como a matar nuestro comercio marítimo.

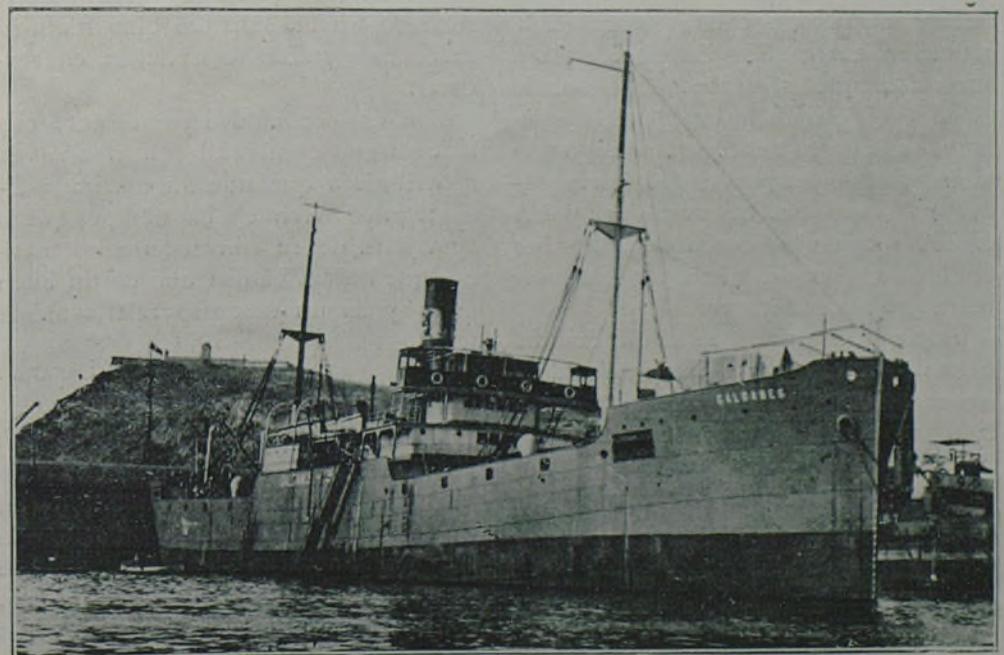
Una de aquéllas es de orden puramente privado, interior y llamaremos de disciplina, pues que en viaje el barco, sin esta disciplina vinculada en el capitán, ¿quién se atreverá a lanzar al mar ese pedazo de territorio, de industria, de

capital, de trabajo, de esfuerzos económicos e intelectuales, de que sólo es un reflejo la nave avanzando por la ruta de su destino?

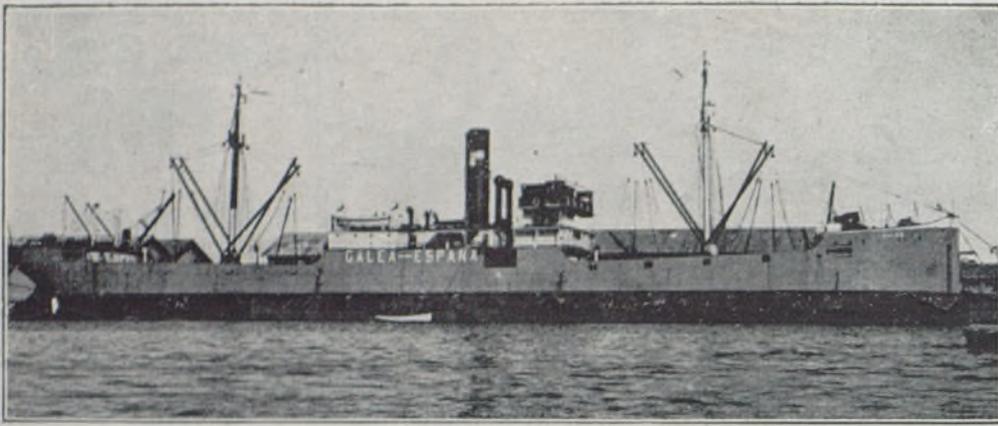
Otra es de relación con la vida exterior, esa vida relativa que obliga al barco a causar estadias, que impone al armador compromisos tan sagrados como los de la entrega de la mercancía y que antes de llegar a este instante ha de salvar el capitán, juntamente con su pericia, con la cooperación de sus tripulantes, sin que aquél ni éstos puedan ser dueños de su voluntad, de su decisión, de su inteligencia, pues que forzosamente tropiezan con las rebeldías de la naturaleza, tan formidables, ¡que más de una vez les llevan al fondo de las aguas, después de luchar desesperadamente con sus olas!

Llegado a puerto el barco, que sufre retrasos invencibles, se ofrecen una infinidad de dificultades, las cuales nadie puede apreciarlas como el capitán, que, si es buen marino, sabrá rodearse del consejo de sus compañeros de a bordo para solucionarlas.

Y ocurre que por compromisos del armador, que contrató nuevo flete sobre el barco, por la índole de las mercancías a transportar, es necesario, se impone precipitar la descarga y la carga: la tripula-



Vapor *Galdames*, de 5,200 toneladas, construido el año último en los Astilleros del Nervión



Vapor *Galea*, de 5,200 toneladas, construido en 1918 en los Astilleros del Nervión

ción se ve en el caso de centuplicar sus esfuerzos... ¿para qué? ¿Para que el armador gane más?

Indudablemente, pero no hay que exagerar hasta el punto de creer que esa mayor ganancia sólo beneficia al armador, porque éstos, y me refiero a los navieros, tienen para sus marinos larguezas y esplendideces, y así sucede que en tiempos como los actuales, en que trabajan mucho los barcos, sus tripulantes han obtenido pingües ganancias, y hasta los más humildes pilotos se han encontrado con beneficios tales, que permitiéndoles retirarse a descansar, no necesitan de nuevo de la penosa vida de a bordo.

Si es cierto que en un barco se trabaja a veces muchas horas, no lo es menos que bastantes más son las en que se está mano sobre mano.

¿Y es para esta industria para la que se pide una reglamentación fija en el horario de trabajo?

El Poder público en España, que no conoce del negocio de barcos ni lo más elemental, podrá atender o no las peticiones de las entidades de marinos que las solicitan; pero será fruto de su ignorancia cuanto decrete sobre horas de trabajo; primero, porque se cercenará la actuación del capitán del barco, y sin autoridad aquél, siempre metido entre la espada y la pared, la espada del reglamento y la pared del contrato de porteamiento, no tendrá posibilidad de responder a la confianza del armador, y éste caminará como entre sombras, sin saber también cual es el límite de la ganancia lícita que puede recoger.

Exigir una reglamentación que ha de poner al frente de los barcos a capitanes en quienes concurren, con la pericia, las condiciones de mando, no cabe; el buen capitán, y en Vizcaya los conocemos en gran número, una vez a bordo, sabe hacer compatible su autoridad con el amor que se debe a la tripulación.

Las tripulaciones están contentas. ¿Dónde, pues, fundar las pretensiones de los maquinistas navales que se han dirigido al jefe del Gobierno pidiéndole la

reglamentación del trabajo a bordo, al igual que el trabajo en las minas, en la albañilería, en otros oficios?

El respeto y la simpatía que me merecen quienes defienden en otros aspectos las aspiraciones de los marinos, me veda lanzar inculpaciones.

Pero es que si a las trabas de la Administración pública, como son, actualmente, las requisas de buques, se acompaña un atentado al régimen de independencia en que viven los barcos españoles, la industria naviera, amenazada de muerte por otras causas, está llamada a desaparecer, a la hora en que más precisa ayudar su desenvolvimiento.

Pidieran los marinos, según lo han pedido, que su inutilidad para el trabajo, su vejez, la viudez de sus mujeres, la orfandad de sus hijos, estén perfectamente garantidos, y nada objetaría.

Por esto es que debemos predicar, cuantos amamos los asuntos y la gente de mar, que desaparezca de entre ésta todo resquemor y que siga imperando a bordo ese régimen cordial a cuyo amparo muchos marinos retirados de la navegación (aquí los hemos visto; los conocemos) en plena juventud, porque su trabajo había sido tan bien remunerado, han podido convertirse en rentistas.

Con esa cordialidad por delante, con la continua confianza, con el afán de contribuir a que nuestra marina mercante pueda vivir en los tiempos que la aguardan, deben convencerse los marinos que llegarán a disfrutar de un buen pasar y de un descanso relativamente feliz.

S. LAFARGA

Bilbao, marzo de 1919

* * *

UNA MEMORIA INTERESANTE

Por considerarla de sumo interés, extractamos a continuación la Memoria del ejercicio de 1918 de la Compañía Euskalduna, de Bilbao, dedicada a la construcción y reparación de buques.

En ella vemos que durante el mencio-

nado ejercicio se construyeron las gradas números 2, 3 y 4; se terminaron los talleres de fundición y forja, recibiendo un gran impulso los grandes pabellones de máquinas y calderas, que se espera terminarán este año.

Da cuenta de que durante el ejercicio se han entregado los vapores *Capitán Segarra* y *Marqués de Campo*, de toneladas 2,500 de carga a la Compañía Transmediterránea; el *Mechelin*, de 640 toneladas, a don Victoriano López Dóriga, y el *San Mamés*, de 754 toneladas, construido de orden de don Ruperto de Mendiguren; y fué botado al agua el *Marianela*, gemelo del anterior, y luego de los que se estaban construyendo: vapor *José Tayá*, de 6,000 toneladas, para los señores Hijos de José Tayá; *Poeta Arolas*, *Guillem Sorolla*, *Prat de la Riba* y *Pi y Margall*, de 4,500 toneladas, para la Compañía Transmediterránea, y el *Arnomendi* y *Arizmendi*, de 8,500 toneladas, para la Naviera Sota y Aznar.

Acerca de las utilidades dice que las obtenidas por construcciones, carenas, reparaciones, fabricación de remaches acetileno y alquileres suman pesetas 2.837.041'99.

Deducidas pesetas 76,929'52 por Intereses, Comisiones y Descuentos, y pesetas 159,227'38 por Gastos Generales y sueldos, resta un saldo de pesetas 2.600,885'09, de las que se destinaron pesetas 105,164 a impuestos sobre dividendo, 6,000 a socorros con motivo de la epidemia y se donaron 15,000 a la Sociedad Benéfica de Socorros de los obreros de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, por acuerdo del Consejo de enero pasado, quedando un líquido de pesetas 2.474,721'09, que con pesetas 7,260'61 remanente del ejercicio anterior hacen un total disponible de pesetas 2.481.981'70.

Se ocupa también de la Sociedad Benéfica de Socorros de los obreros, y dice que el Consejo acordó entregarle como donativo 15,000 pesetas.

El número de socios aumentó de 1,052 a 1,540, siendo su fondo en 1918 (31 diciembre) de 77,389'34 pesetas.

BOTADURA EN LOS ASTILLEROS DEL CADAGUA

EL día 4 del corriente tuvo lugar en los Astilleros del Cadagua, con inmejorable éxito, la botadura del velero *Cadagua núm. 4*, siendo los invitados obsequiados con un *lunch*.

En los citados Astilleros se trabaja con actividad en la construcción de barcos, siendo de lamentar que, por faltar los motores y máquinas, debido a retrasos de las casas constructoras, no se hagan a la mar aquellos buques, perdiéndose un tiempo precioso en las presentes circunstancias.

GIJÓN

SESIÓN DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO. — DICTAMEN SOBRE LOS PROYECTOS DE AMPLIACIÓN DEL MUSSEL. — GIJÓN, PUERTO FRANCO

EL día 12 celebró sesión la Junta de Obras del Puerto, bajo la presidencia del señor Moriyón de la Campa. Entrando en el orden del día, dióse la Junta por enterada de que la Dirección general de Obras públicas, con fecha 18 de enero último, ha resuelto favorablemente la instancia presentada por la Sociedad Española de Construcciones Metálicas (Dique de Gijón) solicitando construir dos gradas para reparación y construcción de buques.

Después de algunos asuntos de interés particular, figura, como uno de los más importantes del orden del día, la «noticia del señor ingeniero-director respecto a sus gestiones en su reciente viaje a Madrid.»

El señor Rodríguez Rivera habló, pues, del quinto proyecto reformado para la ampliación del puerto del Musel.

Como la copia del proyecto llevaba bastante tiempo, con objeto de abreviar en lo posible su tramitación, se remitió el ejemplar original a la Dirección general de Obras públicas con objeto de anticipar el estudio en aquella oficina, mientras se terminaban las copias y se tramitaba rápidamente.

«Aprovechando mi llamada a Madrid —dijo el señor Rodríguez Rivero— para asistir al homenaje que se tributó al director general, he llevado en mano el original del proyecto y el despacho del mismo confío en que se hará rápidamente.

»Hay que tener en cuenta que existe un problema a resolver, y es el de si las obras se han de realizar por contrata, por administración o directamente por el Estado.

»En lo que respecta a la parte económica del proyecto, está en suspenso.

»En la Comisión de Presupuestos se aceptó la cifra de un millón de pesetas anual como garantía para la realización de las obras; y ese millón es consignado en forma tal, que puede ser destinado a las obras que se realicen en el Musel en cualquier forma que se hagan.

»Para este año, además de dicha cantidad, hay que contar con las 800 mil pesetas sobrantes.

»Como comprenderán los señores vocales, todo esto no resuelve en nada el problema de la ampliación del puerto que queda en pie.

»Además, debe tenerse en cuenta que las Cortes están en suspenso y hay que esperar a que reanuden su actuación para

encauzar el asunto y llevarlo a feliz término.

»También el proyecto ha tenido una gestación laboriosa y el primer paso que hay que dar es someterlo a informe del ingeniero-jefe de Obras públicas de la provincia.»

Termina proponiendo a la Junta presente a dicho ingeniero-jefe de la provincia, con urgencia, el expediente, y gestione su pronta tramitación.

Se acuerda que una Comisión, compuesta por el presidente, el ingeniero director, el vocal señor Gómez Lamelas y el secretario señor Concha, vaya el sábado a Oviedo para entregar el proyecto.

El señor Gómez Lamelas lee unas cuartillas, argumentando sobre el precio de los materiales que regían en 1914 y los que rigen en los años sucesivos hasta el actual.

Dice que si las obras están ajustadas con arreglo al tipo de materiales que rigen actualmente, sería en perjuicio de los intereses del puerto, puesto que probablemente tiendan a la baja en lo futuro.

Dice que los contratistas harían el mayor volumen de obra en tiempos en que los materiales estén más bajos y llevarían los trabajos con lentitud cuando los precios se elevasen, creándose un dualismo entre el contratista que retardaría las obras y el pueblo de Gijón, que desea terminarlas rápidamente.

El ingeniero-director le contestó diciendo que todo estaba previsto y que los contratos están hechos con arreglo al tipo de materiales que regía en 1914, quedando sometidos a una revisión los precios, que pueden ser mayores o menores, según en la fecha en que se realicen las obras.

Los materiales se pagarán al precio que tengan cuando se realicen las obras, lo cual no perjudicará a la rapidez de las mismas.

En el contrato figura una cláusula en la que se hace constar que los precios quedarán sometidos a una revisión.

Termina diciendo que la Junta ejercerá una vigilancia constante, interviniendo y fiscalizando las obras, reclamando todos aquellos comprobantes necesarios para fijar los precios con exactitud.

El señor Lamelas se da por enterado y conforme.

A continuación se da lectura al dictamen de la Ponencia nombrada por la Junta acerca del quinto proyecto reformado del puerto del Musel.

El documento es voluminoso, estando condensado en las siguientes conclusiones:

Primera.—La Junta aprueba, por unanimidad, y hace suya en todas sus par-

tes, la Memoria que, razonando y justificando el proyecto de defensa, reconstrucción, ampliación y morro del Dique Norte del puerto del Musel, suscribe el señor ingeniero-director.

Segunda.—La Junta considera y estima absolutamente necesaria la ampliación de 100 metros y el morro que se proyecta en el Dique Norte, y hace depender de esta obra en gran parte, la eficacia del puerto del Musel a los fines de refugio y puerto comercial.

Tercera.—La Junta, estimando tan absolutamente indispensables como las citadas obras, las de habilitación e interiores del puerto y defensa de la parte recibida del Dique Norte, deja formulado su plan para invertir en la ejecución de dichas obras, sirviéndose de sus recursos propios y de la subvención que actualmente disfruta, 10 480,295'54 pesetas.

Cuarta.—Para llevar a cabo las obras del proyecto que informa esta Junta, y cuyos presupuestos, tal como son formulados por el ingeniero-director, aprueba, estima la Junta necesario que las Cortes aprueben el proyecto de autorización de un empréstito de QUINCE millones de pesetas, afecto única y exclusivamente a la ejecución de dichas obras.

La Junta se congratula por la iniciativa a este respecto de la Superioridad, presentando a las Cortes el oportuno proyecto de Ley.

Pero estima la Junta que para garantía de todo su Plan de obras expuesto, procede que la anualidad que se consigne en los Presupuestos del Estado sea de 1.325,000 pesetas, de las que serán afectas 975,000 pesetas al empréstito de QUINCE millones, y 350,000 pesetas al empréstito en curso de esta Corporación para la habilitación del puerto.

A este efecto, solicita respetuosamente esta Corporación que se presente la oportuna enmienda o aclaración al discutirse el proyecto de ley solicitando autorización del empréstito de QUINCE millones de pesetas.

Quinta.—Estima la Junta, como garantía indispensable para asegurar los recursos económicos para la ejecución de todas las obras a cubierto de cualquier contingencia, que se imponga al contratista la obligación de tomar en pago total de sus certificaciones, y hasta el importe total del empréstito de QUINCE millones de pesetas, los Títulos de esta operación de crédito al tipo nominal que designe el Consejo de ministros.

Sexta.—La Junta interesa de la Superioridad, respetuosamente, las determinaciones que a su más alto juicio procedan para asegurar las obligaciones del contratista en cuanto al plazo de ejecución, que esta Corporación estima muy esencial.

Después del despacho, se acuerda dar un voto de gracias al ingeniero-director por los importantes trabajos realizados en la confección del proyecto y ver con gran satisfacción el interés que se toma por los intereses que afectan a Gijón.

El voto de gracias se hace extensivo también al personal que lo ayudó en sus trabajos y bajo su dirección.

Finalmente se dió cuenta de un telegrama que dirige el diputado del distrito, comunicando que el ministro de Hacienda concedió a Gijón el puerto franco.

UNA CIRCULAR INTERESANTE

UNA circular de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima dice que, según instrucciones recibidas del secretario de Estado, el embajador inglés ha hecho saber que los barcos neutrales podrán ya pasar por el canal de la Mancha a Escandinavia y Holanda o viceversa, siempre que cumplan las siguientes condiciones:

1.ª a) Buques despachados hacia el extranjero con cargamento para Nueva York y Norfolk, Estados Unidos de América, cuyos manifiestos hayan sido sometidos a la consideración de los aliados por medio del Gobierno inglés y aprobados antes de marchar, podrán navegar directamente sin hacer escala en un puerto del Reino Unido.

b) Otros buques despachados para el extranjero, con carga, excepto si se dirigen al Reino Unido o puerto francés, habrán de hacer escala en Falmouth.

c) Buques que figuran en la lista blanca que toquen en un puerto de carbones del Reino Unido, podrán ser examinados en el mismo.

2.ª Buques despachados en un puerto nacional que carguen en puertos que no sean de los Estados Unidos o de Inglaterra, habrán de tocar en puerto del Reino Unido para ser examinados, excepto si han tocado en Norfolk, Estados Unidos de América, en cuyo caso podrán hacer el viaje directamente.

d) Se ahorrará mucho tiempo en los exámenes si en todos los casos el manifiesto es sometido al Gobierno inglés antes de tocar en puerto del Reino Unido.

Estas observaciones se refieren solamente al examen y no afectan a las escalas que pudiese ser necesario hacer en puertos del Reino Unido, con objeto de obtener instrucciones relativas a rutas seguras.

ALGO SOBRE FLETES

Por considerarla de significado interés, cortamos de nuestro querido colega de Bilbao *La Tarde*, la siguiente información:

«Desde nuestra última información se han contratado numerosos buques en time-charter a tipos que oscilan entre 17/6 a 21/- por tonelada peso muerto.

Al aceptar el tipo mínimo de 17/6 no cabe duda que los armadores han cedido ante la circunstancia de tratarse de fletadores ingleses de primera fila y el ofrecer la ventaja de emplear los buques en viajes largos y buenos, que, naturalmente es cosa muy preferible a luchar con el Atlántico y con todos los riesgos que esto representa, sobre todo en esta época del año. Conocemos muchos casos en que los buques han tenido que entrar en los diques secos al arribar a los Estados Unidos porque los bandazos que han dado haciendo el viaje en lastre habían soltado tantos remaches de sus planchas que no podían hacerse a la mar.

Ahora que los valores están sumamente elevados para fines del seguro, las pérdidas son contadas en cubierta, botes salvavidas, etc., aunque de importancia no exceden del 3 por 100 con el resultado que todos estos daños y perjuicios tienen que salir de las «escotillas».

Casi todos los buques fletados a término han aceptado la póliza del fletador y debemos confesar — dicen los comentaristas ingleses — que parte de estas pólizas pueden resultar peligrosas en algunas de sus condiciones.

Es dudoso que los armadores hayan enmendado estas condiciones; al revés, es probable que los fletadores las hayan afinado porque han surgido litigios con motivo de la guerra que han producido alarma entre los fletadores que protegen sus intereses a costa del armador.

En la mayor parte de las pólizas se hace responsable a los armadores por malas estivas, asunto en el cual el capitán tiene poco o nada que ver, porque los estivadores del fletador hacen la estiva y es cuenta suya almacenar toda la carga que se pueda.

Si el capitán interrumpe la estiva por considerar que está mal hecha y se incurre en demoras, los fletadores lo consideran como una arbitrariedad y la pérdida de tiempo se deduce del importe del alquiler.

En un puerto inglés se podría proceder inmediatamente a una investigación y la cuestión se solucionaría sin pérdida de tiempo en favor del armador; pero es muy dudoso que así se fallara en un puerto extranjero, sobre todo en un puerto de los Estados Unidos.

Han llegado a nuestro conocimiento — dice «Fairplay» — algunos casos notables con motivo de fletamentos a término.

En una ocasión los fletadores iban a cargar en dos puertos, y aunque, como es sabido, primero hay que estivar la carga pesada, insistieron en cargar a popa 2,000 toneladas de carga que cubocaban 33 pies por tonelada, peso muerto, y unas 15,000 toneladas de la misma carga en la bodega de proa, despachando el buque para el siguiente puerto de carga con las bodegas 2 y 3 vacías.

En este caso el capitán logró imponerse, pues comunicó que no zarparía si le cargaban de esa manera porque el peligro de quebrar el buque era inminente, o por lo menos había peligro de causar graves daños al casco, riesgos que él no aceptaba en ningún momento.

En una época se fletaba mucho tonelaje para el Atlántico y producía la desesperación de los armadores el ver que los buques eran destinados a transportar pino tea, cargando en bodegas tablones y troncos en cubierta.

En muchos casos las cubiertas quedaron muy resentidas debido a lo que se consideraba una mala estiva.

La madera en bodegas era estivada de tal manera, que se precisaba apuntalar las cubiertas para resistir el peso enorme de los troncos; pero no se apuntalaron lo suficiente, y, como consecuencia, se resintieron.

Los capitanes no pudieron hacer más que protestar, porque ningún armador halla protección en los puertos madereros de los Estados Unidos, ni se puede pensar en fallos equitativos en los Tribunales de América en estos casos.»

EN FRANCIA

AHORA, como siempre, la opinión técnica francesa se esfuerza en demostrar lo que es evidente por sí mismo: que su porvenir económico depende esencialmente del progreso de su marina mercante. M. Maurice Loir, desarrollando esta doctrina, expone lo que Francia ha tenido que pagar por fletes a pabellones extranjeros, que es lo siguiente: en el año 1913, 415 millones de francos; en 1915, 1.850.000.000; en 1916, 2.500.000.000; en 1917, 3.000.000.000; en 1918, francos 4.000.000.000.

SECCIÓN FRANCESA



LOS BUQUES FRIGORÍFICOS

(CONCLUSIÓN)

El compresor es puesto en marcha por una máquina a vapor. Debajo del compresor se encuentran los tubos de aspiración y de repulsión dispuestos paralelamente.

El evaporador está situado en un compartimiento aislado por un mamparo doble relleno de corcho desmenuzado. Importa mucho que no haya alteración ninguna de temperatura, desde que entra en el evaporador hasta que sale por la distribución. La marcha de este líquido es la siguiente: aspirado y rechazado por la bomba sale del evaporador para ir a parar a un colector de distribución del cual parten un gran número de tubos que son los circuitos de salida. En un buque de gran tonelaje hay más de ochenta circuitos diferentes que se dividen en otros más en cada bodega con objeto de que una avería en uno de ellos perjudique el cargamento lo menos posible.

El frío se produce y distribuye de la manera siguiente: la máquina una vez cargada, el amoniaco líquido se encuentra en la base de los serpentines del evaporador. El compresor en su período de aspiración produce una evaporación rápida de este líquido, que produce un enfriamiento del líquido incongelable.

El gas amoniaco fuertemente comprimido entra en el condensador en los serpentines en una circulación de agua fría. El gas, bajo la acción simultánea de la compresión y del frío, vuelve al estado líquido y entra otra vez en el evaporador.

Esta es, algo sumariamente indicada, la carrera que describe el líquido *frigorificador* desde su transformación completa en gas hasta la vuelta a su estado primitivo.

En cuanto al líquido incongelable, las bombas lo aspiran del evaporador para distribuirlo en seguida por todos los tubos de las bodegas del buque y devolverlo por fin al evaporador después de haber recorrido todo el circuito. Este líquido incongelable, es, como hemos dicho, una solución de agua dulce y de cloruro de calcio que para cumplir su cometido no sólo debe permanecer líquido a muy bajas temperaturas, sino que debe conservar continuamente una

fluidez perfecta, asegurando su circulación por la larga serie de serpentines que constituyen los circuitos que irradian el frío a todas las bodegas.

En los modernos buques frigoríficos se instalan tres circulaciones independientes. Una a muy baja temperatura, otra a temperatura medianamente fría y otra caliente que sirve para deshelar las tuberías y para librarlas de la capa de hielo que se forma en el exterior de los tubos.

Aunque parezca extraordinario, se han dado muchos casos de incendio en las bodegas de los buques frigoríficos, debido a la combustión producida en la materia aislante que se halla en contacto con las planchas del costado recalentadas extraordinariamente. La combustión del corcho con el forro de madera, produce una cantidad de óxido de carbono que ayuda a propagar el fuego en sitios cerrados herméticamente.

Como hemos dicho al empezar esta sucinta explicación de los buques frigoríficos, en Francia han empezado hace algún tiempo a darse cuenta de la importancia que tienen dichos buques. En Inglaterra hace años y años que los utilizan.

Y en España, ahora que se han dado cuenta de que el problema de los abastecimientos—especialmente el de la carne—no es de precio, sino de carencia, está

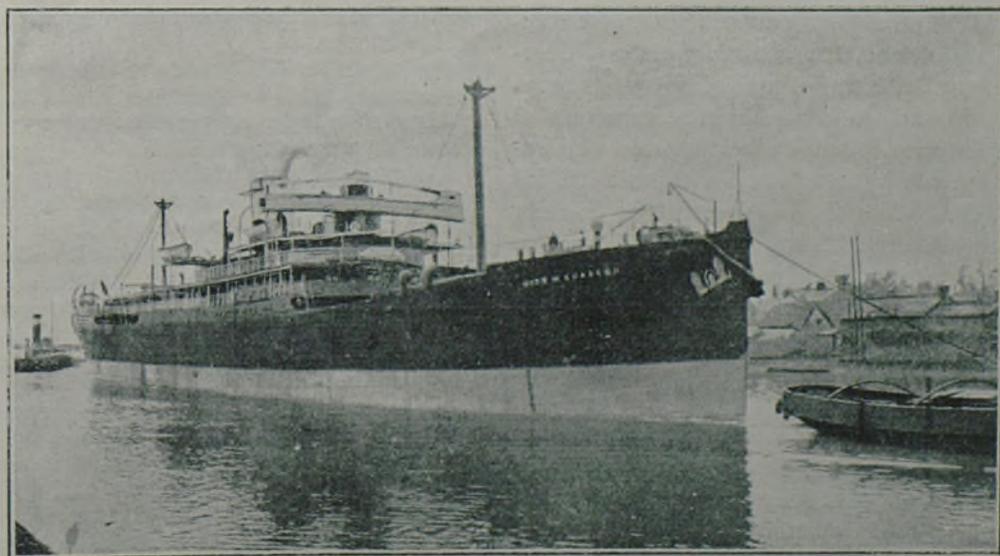
de actualidad lo de los buques frigoríficos.

Tiempo atrás se habló de que cierta Compañía naviera iba a transformar en frigoríficos algunos de sus buques para dedicarlos al transporte de carnes de la Argentina a España, pero tal proyecto no se realizó.

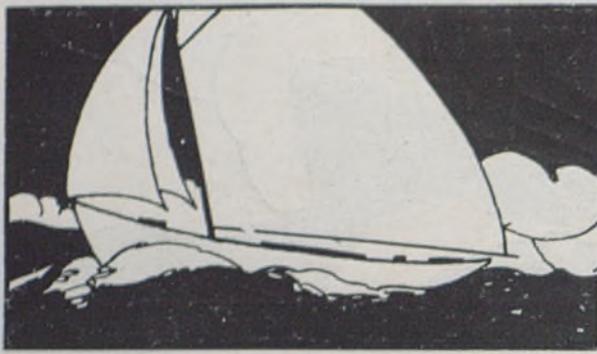
LA LIGA NAVAL FRANCESA

La Liga Naval francesa ha dirigido una representación al Presidente de los Estados Unidos en nombre de la marina mercante francesa. Después de poner de manifiesto el tonelaje en construcción en las naciones marítimas, principiando por España, a la que asigna 71,000 toneladas, y terminando con Inglaterra y los Estados Unidos, a los que corresponden, respectivamente, 2.000,000 de toneladas y 3.500,000, señala el hecho de que en Francia sólo se construyen 40,000 y el peligro de que antes que pueda recuperar el tonelaje perdido, sean las líneas principales de su tráfico monopolizadas por otras marinas. Propone las siguientes medidas para resolver esta situación: Primera. Que 930,000 toneladas de las naciones alemanas y austrohúngaras se entreguen a Francia para reemplazar los buques perdidos. Segunda. Que el carbón alemán se venda a las industrias francesas a precio que haga posible que el de la construcción naval en Francia sea igual al de los países extranjeros. Tercera. Que se haga factible la compra inmediata en Inglaterra de un millón de toneladas.

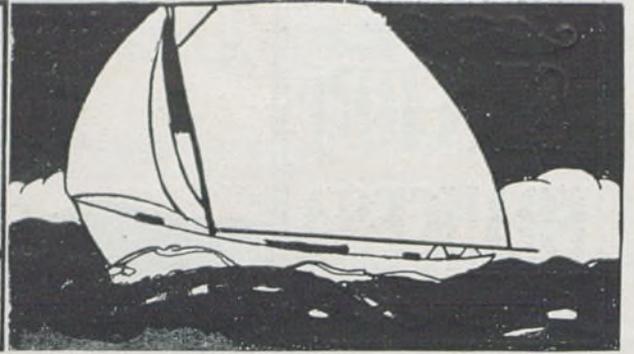
Cuenta que los astilleros americanos construyan para los navieros franceses dos millones.



Buque frigorífico inglés saliendo del dock en donde ha dejado su cargamento de carnes



DEPORTES MARÍTIMOS



NATACIÓN

Al fin nuestros Clubs de Natación han hecho algo que se encaminara a fortalecer este hermoso deporte; al fin han llegado a unirse para dejar firme una vida real y positiva, donde la natación pueda desarrollarse ufana, alentada por todos, y que estos todos véanse amparados por algo que les recompense sus esfuerzos, dé validez a sus actos, una oficialidad bastante para garantizar sus pruebas y ofrezca al deporte la importancia que debe merecer en una región como la nuestra.

El Club de Natación Barcelona, el Club de Natación Atléctic y el Club de Natación Sabadell, han visto cuan grande error era el pretender en los momentos actuales la constitución de una Federación Nacional, y de común acuerdo han formado lo que deberían haber hecho ya, un Comité Técnico adherido a la Federación Atlética Catalana.

«Garbí», que publica sus escritos en *El Sport*, acepta este Comité como camino a una Federación Nacional, que en tiempo oportuno se constituya disolviéndose en aquel entonces el actual Comité. Halla conforme este principio, manifestando que de no ser así, nunca la natación debería supeditarse al atletismo.

Creo que «Garbí» ha escrito en un concepto equivocado de las cosas, pues debe saber que la F. A. C. es una entidad donde se cobijan dilerentes ramas del deporte atlético en Comités exclusivos para ellos, formando, como si dijéramos, una entidad de pequeñas federaciones de una misma región, y nunca, al ampararse a ella, significa sumisión al atletismo, pues obran bien independientemente y en plena autonomía de los demás Comités; la Directiva ha de velar por la unión de éstos, cooperando con su concurso a ellos para el mayor florecimiento del deporte, pero de ninguna manera anteponerse al Comité Atlético, creado con la misma independencia que el de Natación.

Este puede perfectamente ingresar en la F. A. C. por ser la referida entidad una unión de agrupamientos deportivos: por ser la natación un deporte puro y netamente atlético; por poderse desarrollar independientemente de los demás

Comités existentes y finalmente porque las federaciones regionales constituyen de hecho, con sus pactos inter-federales, el organismo nacional.

Creo que la constitución de unos Comités regionales que obren y encaucen lo suyo y sólo se preocupen de lo que a ellos incumbe, es la base de un positivo desarrollo del deporte. Ni nosotros debemos intervenir en los asuntos internos de otras regiones, ni ellas en lo que sólo a nosotros nos pertenece solucionar; que mejor que cada uno se gobierne y procure de los suyos.

Para lo que atañe a los asuntos nacionales, una reunión de regiones en convenio inter-federal creo es la manera más sencilla y práctica de llevar a cabo una provechosa labor, sin que pueda ser motivo de partidismos y tendencias pecaminosas, absorbiendo los unos toda la

LA INDEMNIZACIÓN A LAS VÍCTIMAS DE LA GUERRA

SEGÚN un telegrama de Londres, Lloyd George ha recibido a una Delegación de la Marina mercante británica, que fué a hablarle respecto de la cuestión del abono de las indemnizaciones como reparación de los hombres que perdieron sus vidas en el mar a consecuencia de la guerra. Uno de los delegados declaró que próximamente unos 47,000 marinos encontraron la muerte en alta mar durante la guerra, y además algunos cientos, si no miles, perecieron a causa de los sufrimientos producidos por el frío y la falta de alimentos a que estuvieron expuestos en los barcos.

Por tanto, en lo que concierne a los marinos, el total de muertos durante la guerra se puede estimar, como mínimo, en unos 20,000.

Un gran número de marinos enfermó, y murió también a consecuencia de los malos tratamientos que se les infligieron en los campos enemigos de concentración.

Lloyd George respondió que lo más cruel que se ha visto en el mundo es la piratería, tal y como Alemania la ha practicado, y agregó que sobre esto no había ninguna duda.

Respecto a saber si será pagada la compensación, tampoco puede haberla.

Los delegados británicos en París tienen instrucciones sobre la materia, y la primera petición sometida será una entera reparación de las pérdidas sufridas en el mar, como compensación al pobre pueblo que sufrió la pérdida de tantas vidas.

dirección por considerarse más fuertes, y desalentar a los otros que la suerte no les ha proporcionado el desarrollo obtenido en tal o cual ciudad, y véanse postergados a voluntad de criterios lejanos, sin poderse animar con sus propios medios, cual se obtiene por los Comités de las Federaciones Regionales.

En fin, sea el que fuere su resultado, debemos alegrarnos; nuestros Clubs han hecho algo digno de tan hermoso deporte: ¡Aleluya!

REMO

NOTICIAS hasta nosotros llegadas de San Sebastián, nos dieron cuenta de los próximos campeonatos de España y los acontecimientos surgidos entre quienes desde buen principio no deberían haber postergado el remo, y que por unos momentos se mostraron pesimistas hacia esos voluntariosos muchachos que día tras día suplican apoyo para lanzarse sobre sus naves a defender los gallardones de Guipúzcoa.

Sería necesario que esos señores que constituyen una entidad, que con sus yates proclaman la belleza de los mares, comprendieran también que, tanto o más bello que el suyo, es el rowing verdadera manifestación en la que lucha el valer de la raza y en la que vence la superioridad del hombre. En él triunfa el valor atlético de la región y sus glorias conquistadas son más reales por no depender su victoria de una calma favorable, ni de frescas rachas.

¿Se hará definitivamente en San Sebastián el campeonato?

VELA

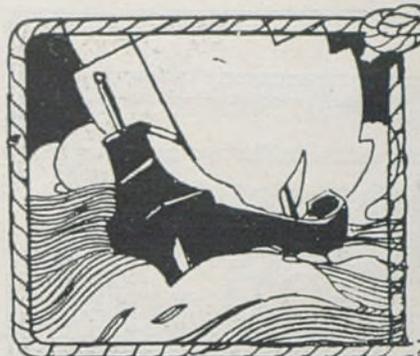
CON la última prueba de la «Copa Hivern», conquistó el *Culip* un señalado honor, pues con el triunfo de 1919 va unida la posesión definitiva de la Copa por haberla ganado durante dos años.

Resultado de 1919:

1.º *Culip*, de F. Mas. 2.º *Sphinx*, de C. Gasóliba. 3.º *Sens-por*, de R. Mas. 4.º *Ruxim*, de F. Mas.

Para los yates no clasificados, se ha verificado una prueba «Copa Consolación», de la que salió victorioso el *Silurus*, de J. Alemany.

JOSÉ ASTELL



CRÓNICA GENERAL



EN los primeros días del corriente entró en los diques «Euskalduna», para reparar averías, el vapor *España número 6*, que pertenece a la flota de barcos mercantes alemanes de que se incautó el Gobierno español.

Cuando terminen las reparaciones que son necesarias, y que acaso inviertan los días que faltan de mes, el *España número 6* tomará carga en Bilbao y los restantes del Cantábrico, consignada a los puertos de la Argentina, sirviendo para intensificar el intercambio comercial con dicho país, dándose como seguro que el *España número 6* tomará en Buenos Aires 6,000 toneladas de trigo para nuestro país.

DICEN de Londres que el presupuesto de Marina para el año 1919 a 1920, que ha sido publicado el día 7, prevé gastos cuya cuantía asciende a 149.200,000 libras esterlinas y un efectivo de 280,000 hombres, entre oficiales y soldados.

EN la madrugada del 10 del actual, y habiéndose quedado la fuerte marejada que recaló a la costa asturiana en la tarde anterior, los prácticos de guardia apagaron la luz que lucía en la vigía, quedando el puerto de Gijón abierto a la navegación, y entonces el vapor *Sancho*, que estaba listo para zarpar, se hizo a la mar en viaje a Bilbao, conduciendo 300 toneladas de carbón.

A su paso por la barra y por efecto de la mucha «caída» que aún se sentía, tocó el buque tan bruscamente, que rompió el codeste.

A consecuencia de esta avería, quedó también sin máquina, por lo que su capitán ordenó el dar fondo con las dos anclas para evitar que la mar lo arrastrara sobre las piedras, en tanto que se le prestaba el auxilio que demandaba.

A las pitadas del *Sancho*, acudió la pareja de vapores pesqueros *San Pedro* y *Santa Lucía*, consiguiendo darle remolque hasta el Musel, donde entraron sin novedad.

EL día 11 quedaron definitivamente aprobados el estatuto, la tarifa y el reglamento del depósito franco de Bilbao.

EL *Diario de Cádiz* acogió hace poco el rumor relativo a la venta de los astilleros de Echevarrieta a la Casa Ansaldo, de Génova.

La Dirección de los astilleros ha declarado que la noticia es totalmente incierta. El origen de ella está en que, hallándose en liquidación la Sociedad Echevarrieta Larrinaga, quería la Casa Ansaldo asociarse, y se entablaron negociaciones preliminares, pero no hubo acuerdo.

EL día 3 del corriente se verificaron en Bilbao, con toda felicidad, las pruebas del vapor *Conde de Zubiria*.

Este buque efectuó el viaje de ida y vuelta a Castro Urdiales.

Los invitados quedaron complacidosimos.

HACE unos días llegó a Barcelona una gabarra francesa, conducida por un potente remolcador, con objeto de cargar para Francia.

Alguien se ha extrañado al ver el tipo de la citada embarcación, desconocida en España, y que no es más que la clásica gabarra de los canales europeos.

La gabarra holandesa, la belga, la francesa, la alemana o la rusa, en realidad, todas son de un mismo tipo; se diferencian en los detalles en la manera de ir pintadas, en la posición de la cámara y algunas llevan motor y maquinillas para la descarga, pero estos últimos detalles dependen de la importancia de la compañía a que pertenezcan.

Estas gabarras, que son de gran tonelaje, en tiempo normal realizaban largos viajes por los canales que atraviesan Europa y que unen todos los grandes ríos europeos. Así se daba el caso, por ejemplo, de cargar en Amberes cereales y productos que venían del opuesto confín de Europa.

En España no se conocen estas embarcaciones y la navegación fluvial es nula debido al carácter torrencial de nuestros ríos y al del suelo y de los habitantes de la península.

Guardamos para otra ocasión una descripción detallada de las grandes gabarras europeas y de la vida de sus tripulaciones, que es algo verdaderamente interesante.

En Francia, últimamente, y a causa de la falta de tonelaje de alta mar (el tonelaje fluvial tampoco abundaba, pues llegó el caso de que una casa naviera estuvo al habla con el Gobierno francés para dedicar un vaporcito de su propiedad a navegar por los canales franceses), se pensó utilizar algunas gabarras y a remolque utilizarlas en navegaciones por mar abierto, como así se hizo, dedicando algunas de ellas a transportar carga de Orán a los puertos franceses del Mediterráneo. Aunque hay que hacer constar que la gabarra francesa que ha visitado nuestro puerto tiene más semejanza con las gabarras norte-americanas que son remolcadas de un puerto a otro que con las europeas.

Esta noticia, que es algo antigua, ha causado efecto en ciertas personas, pero nosotros diremos que mucho antes que los franceses utilizasen sus embarcaciones fluviales en navegaciones del Mediterráneo, cuando la exportación de vino

a Francia estaba en toda su fuerza, aquí se cargaban gabarras españolas que conducía a Cette el remolcador español *Atlas*, que más tarde fué vendido a Bilbao.

EN el artículo de nuestro colaborador señor Font Mas, publicado en nuestro número anterior con el título de «La Marina Velera.—Hacia nuevas orientaciones», se deslizaron dos erratas que es necesario rectificar.

La primera, en la tercera columna de dicho trabajo, línea 53, en donde se lee «no es aventurado asegurar que con un diámetro de 7 a 8 metros segundo» y que debe decir «no es aventurado asegurar que con un diámetro de unos 8'50 metros, muy admisible en los modernos buques, y una velocidad del viento de 7 a 8 metros segundo».

Y la segunda en la columna cuarta, línea 21, que dice: «energía acumulada durante seis días», cuando en realidad debe decir: «durante cuatro días».

La primera dejaba confusa la explicación, pero la segunda, sin duda, fué ya subsanada por el buen criterio del lector.

EN Gijón ha sido lanzado al agua el vapor *Lolina*, construido en los astilleros Riera, para el armador don Tomás Botas. Sus características son: eslora, 40'290 metros; manga, 7'310; puntal, 3'200, y carga, 400 toneladas. Tiene dos puntales para servicio de una sola escotilla de 14 metros, con dos maquinillas, molinete y cabrestante a vapor. La máquina y caldera de este buque, que es de 48 caballos nominales, fué construida en los talleres de los astilleros. La construcción de este buque se ha hecho bajo la inspección de Lloyd Register, y llevará la clasificación de 100—A 1.

En este mismo astillero se está construyendo otro buque de 665 toneladas, que estará terminado por el próximo mes de julio.

Los señores Figueroa y Campos han adquirido un buque de nacionalidad inglesa, al que una vez concedido el cambio de bandera lo bautizarán con el nombre de *Madrid*.

ESTE número aparece con sensible retraso debido a la huelga general estallada en Barcelona en el momento preciso en que el mismo entraba en máquina. Cuando esperábamos haber ganado unos días para conseguir ponernos al corriente, esta nueva contingencia, que ha tenido paralizados los trabajos durante *dieciocho días*, ha venido a agravar la anormalidad de nuestra fecha de salida. Que nuestros favorecedores nos dispensen estos percances tan ajenos a nuestros buenos deseos.

Astilleros del Nervión

Bilbao - Sestao

Construcción y reparación de buques, máquinas y calderas

• Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho •

Machina de 100 toneladas

Tuberías de chapa para saltos de agua, tanto remachadas como soldadas • Construcciones metálicas, como **puentes, armaduras, & • Fundición y aceros moldeados**

P R E S U P U E S T O S G R A T I S

Construcciones y Pavimientos, S. A.

BUQUES DE HORMIGÓN ARMADO

1.200, 3.000 y 5.000 toneladas de carga

Astilleros en Malgrat



Dirección y oficina técnica:
Paseo de Gracia, 80 - Barcelona

Construcciones mecánicas : Calderería de hierro y reparaciones marítimas

S. de R. Roselló

Apoderado:

Enrique Quintana



Talleres y oficinas: Carrera, 2, 4, y Marqués del Duero, 17 - Tel. 283 A. - BARCELONA

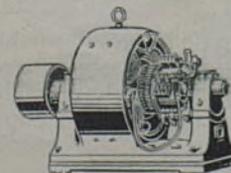
Empresa Instaladora de Electricidad

Antonio Deulofeu

BARCELONA Zurbano, 6 : Tel. 1874 A.

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

Presupuestos gratis



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

Sirvanse 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

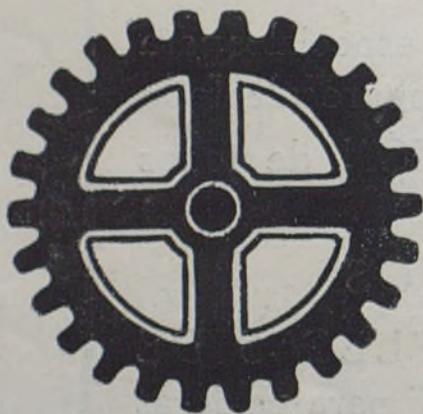
DEFENSAS DE CRISTAL "HÉRCULES" para tubos de nivel

Se facilitarán toda clase de detalles y presupuestos

ALEGRET GRAU Y C.^A

Electricidad Maquinaria

Suministro de dina-
mos acopladas
para buques



Especialidad
en instalacio-
nes y reparacio-
nes marítimas

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

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 telefone-
mas: 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

Domingo Mumbrú

NAVIERO y CONSIGNATARIO

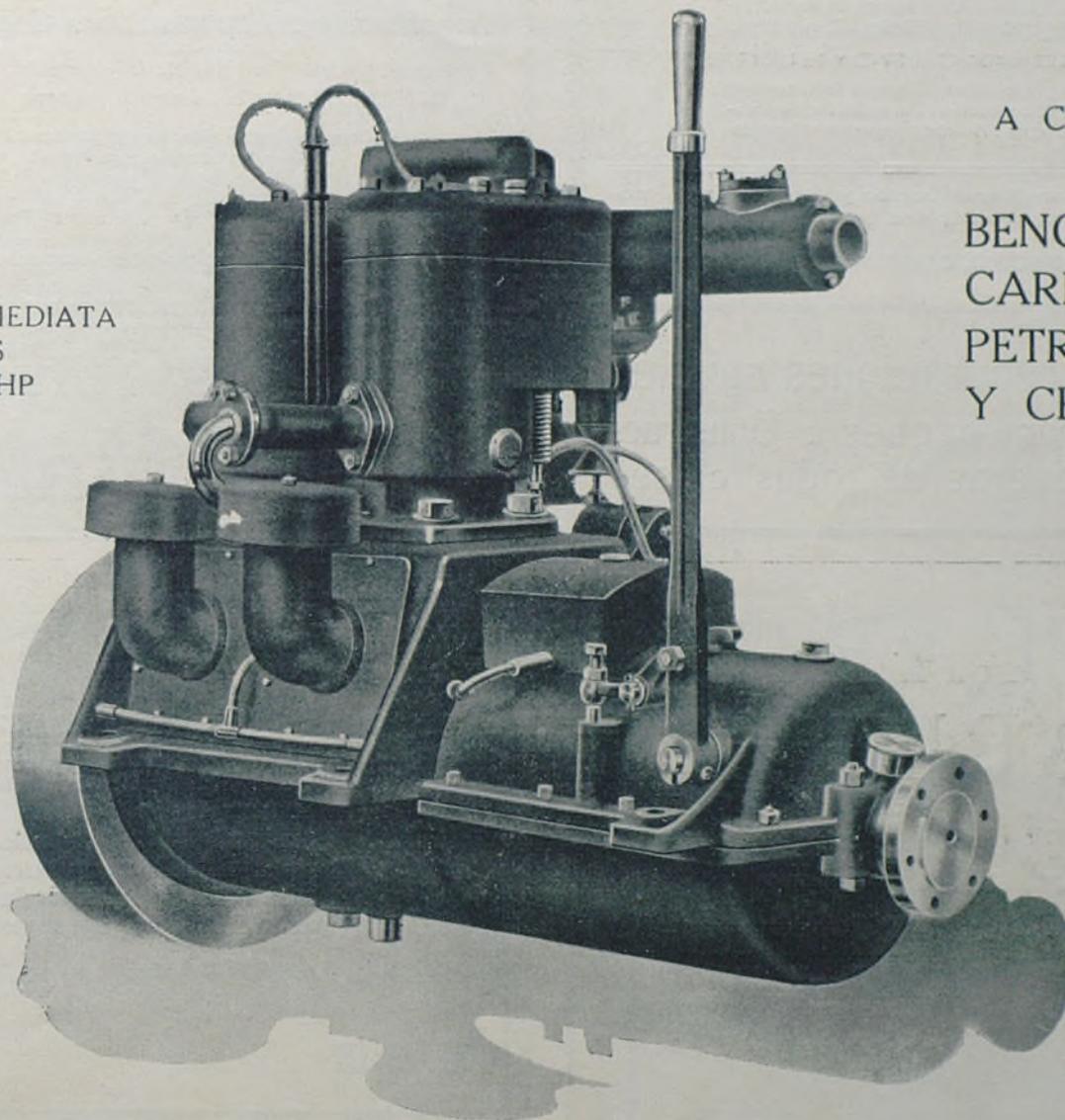
PASEO DE COLÓN, 11 : Teléfono A. 1960
Dirección telegráfica y telefónica: DOBRÚ
BARCELONA



MOTORES "REX" MARINOS

FABRICACION
• NACIONAL •
DESDE 4 A 150 HP

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



Tipo de 20-30 HP

A COMBUSTIBLES
LIQUIDOS:

BENCINA,
CARBUROLES,
PETRÓLEOS
Y CREOSOTAS

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

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

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

Fernando Roqué, S/c

Port-Bou : Cerbère [Pyr. or.]

Agencia de Transportes Internacionales
Aduanas

Importación : Exportación : Consignaciones

Agentes para Cataluña de la Compañía de Seguros
MINDELLO, de Lisboa (Ramo marítimo)

Embarques de toda clase de mercancías a Ultramar
Transportes de vinos a Francia

Calle Fontanella, 19, 1.º - Barcelona

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

HILARIO MARIMON



Nacional, 28, Barceloneta BARCELONA

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

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 África

Sociedad Anónima BOS

Hierros, Metales, Tornillos y Herramientas para la construcción de buques

Almacenes y oficinas:

Cortes, 401 - Tel. H. 76 - BARCELONA
Sucursales en MADRID, VALENCIA y BILBAO
Casa en NUEVA YORK

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

TALLERES DE CALDERERÍA

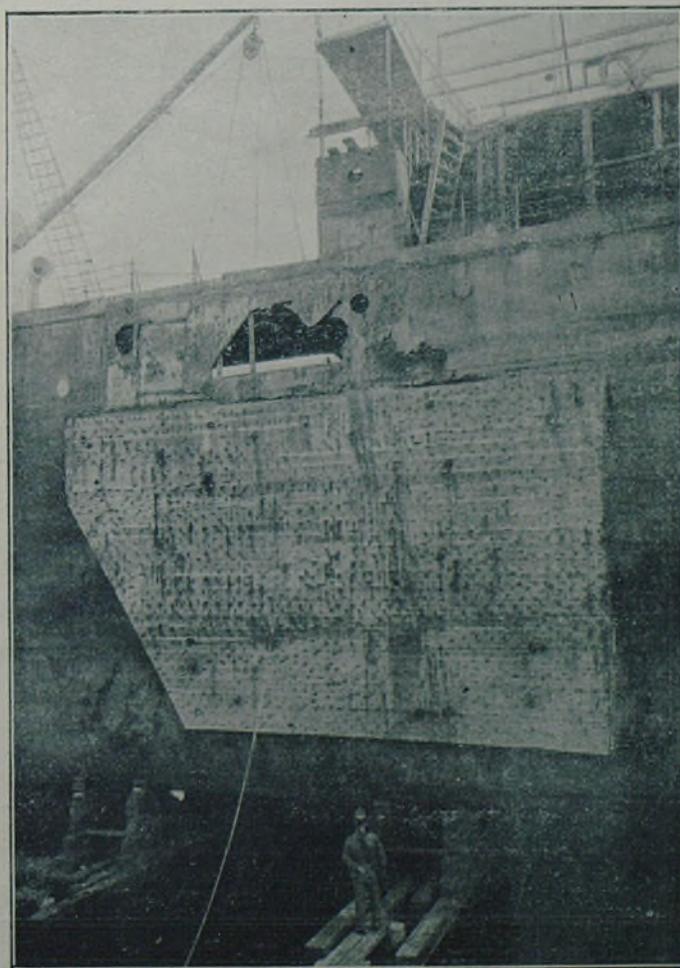
ALEGRET
Y ORTA



PEDRO IV, 234
Teléf. S. M. 474

Dirección telegráfica y
telefónica: ALERTA

Especialidad en reparación de buques





BOLINDER'S

MOTORES MARINOS

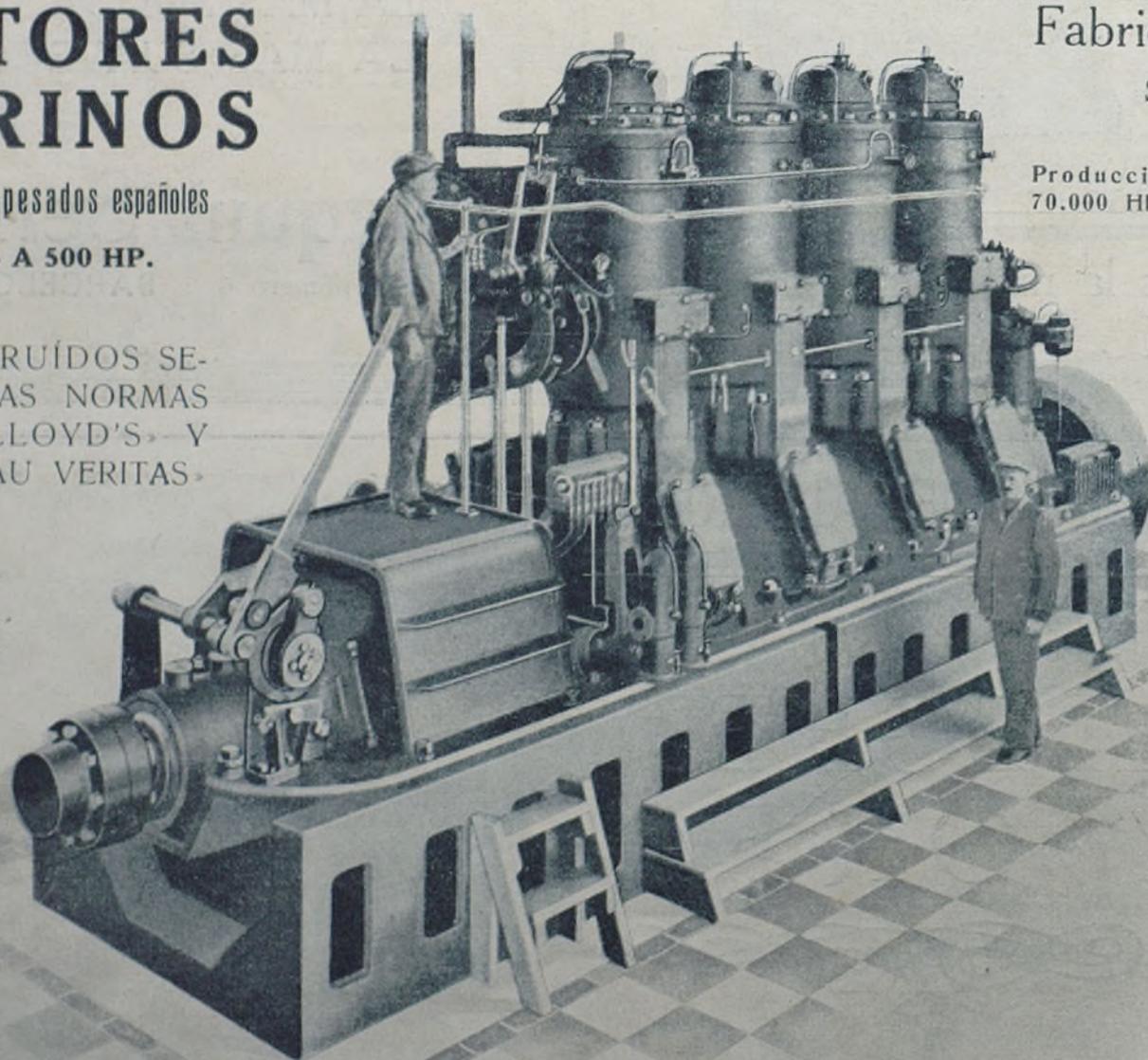
a aceites pesados españoles

DE 5 A 500 HP.

CONSTRUÍDOS SE-
GÚN LAS NORMAS
DEL «LLOYD'S» Y
«BUREAU VERITAS»

Fabricación
sueca

Producción anual:
70.000 HP. efectivos



Motor marino
de 500 HP. efectivos

ACTUALMENTE EN MARCHA 14.000 MOTORES, CON UNA FUERZA DE UNOS 650.000 HP. EFECTIVOS

EL MOTOR MÁS SENCILLO DEL MUNDO

Representante general para España: **Hans T. Möller** : Ronda Universidad, 6 - Tel. A. 1208 - Barcelona