

ASSOCIACIO AMICS DEL MUSEU MARITIM DE BARCELONA

# Sirga

II Etapa. núm. 18 febrer 2003



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## Resumen

3 Editorial.

4 Congreso de Cataluña. .  
(Albert Campanera)

7 Caminos del mar.  
(Artur Maria)  
A puerto, en una noche de lluvia, relámpagos i truenos.

9 Naves púnicas.  
(Antonio Rodriguez)  
Relato de las naves antiguas hundidas en el delta del rio Ebro.

11 Aparejamiento de una goleta.  
(Isidre Oliveras)  
Resumen total del aparejamiento de una goleta.

16 Visita al buque *Groch Foch*.  
(Albert Campanera)  
Resumen de la visita al buque escuela de la marina de guerra alemana.

17 Noticario

## Resum

3 Editorial.

4 Congrés de Catalunya.  
(Albert Campanera)

7 Camins de mar.  
(Artur Maria)  
A port, en una nit de pluja, llamps i trons.

9 Naus púniques.  
(Antonio Rodriguez)  
Relat de naus antigues enfonsades al delta del riu Ebre.

11 Eixarxament d'una goleta.  
(Isidro Oliveras)  
Resum rotal de l'eixarcia d'una goleta.

16 Visita al vaixell *Groch Foch*.  
(Albert Campanera)  
Resum de la visita al vaixell escola de la marina de guerra alemana.

17 Noticiari.

Las entidades o interesados en cualquier artículo en lengua castellana, pueden solicitarlo a nuestra Associació con sede en el Museo Marítimo de Barcelona.  
Avda. de les Drassanes s/n 08001 Barcelona e-mail: [aammb@ozu.es](mailto:aammb@ozu.es)

Foto portada: Maqueta navegable realitzada pel senyor Carles Pagador del paquebot *Pen Duick*

## Editorial

La nostra revista com molt bé diu el seu nom som amics del Museu Marítim de Barcelona i un bon amic sempre intentarà fer-te veure, segons el seu criteri, les coses que estan mal fetes, encara que dolguin, però també et felicitarà quan en fas de lloables com és el cas que amb aquest editorial vull posar de manifest.

Transcorria la dècada dels anys trenta del segle passat, als inicis de la transformació de la caserna que era aquest edifici, amb museu da mans de la Generalitat de Catalunya, quan el propietari en aquell moment de la herboristeria del Rei situada a l'actual carrer del Vidre número 1, un dels establiments més antics de Barcelona amb un gran valor històric i artístic, que l'any 1860 durant el regnat d' Isabel II se li donà el títol de Proveedor de la Real Casa. A causa d'aquest fet va ésser restaurada la casa per l'eminent escenògraf Soler i Rovirosa a l'estil isabelí de la època, entre les moltes decoracions de l'establiment hi havia una sèrie d'aquarel·les sobre cartró, que ornaven els frontals dels calaixets on es guardaven les moltes classes d'herbes remeieres. Doncs bé totes aquestes pintures que reflectien vaixells, foren tretes del seu lloc i donades per el propietari de l'establiment en aquell moment, al fons del Museu Marítim de Barcelona. per mitjà del professor, llicenciat en filosofia i lletres, polígraf i altres estudis, a més de col·laborador del Museu Marítim de Barcelona, senyor Enric Cubas i Oliver, que en va fer lliurament al llavors director del Museu, senyor Arranz capità de la marina mercant i director de l'Escola de Nàutica de Barcelona

Transcorreguts prop de 70 anys, l'actual propietari, a causa de l'èxit històric i artístic del moment, es posà en contacte amb els Amics del Museu Marítim de Barcelona per demanar-nos si encara les conservava el Museu, i si aquest, podia fer-li unes fotografies de les esmentades pintures, per completar la decoració de la botiga.

Senyors, el Museu ha regalat un CD amb les fotografies de les pintures totalment restaurades al propietari de la botiga. Quan s'ha dit alguna vegada on eren els fons del Museu, aquí tenen una bona resposta. Per molts anys al Museu per la seva cooperació.

Consell de redacció:  
Pau Ribé i Quimasó  
Washington García

Diseny i maquetisme:  
Equip revista SIRGA

Edita:  
AAMMB, Museu Marítim de  
Barcelona  
Avda. de les Drassanes, s/n  
08001 Barcelona  
e.mail: aammb@ozu.es  
www.aammb.es.mn

Impressió: Mabel Copy.

Depòsit legal: B 43.531-03

La revista SIRGA no es fa responsable de las opinions i articles signats a las seves pàgines.

Pau Ribé i Quimasó

Sota el patrocini del Museu Marítim de Barcelona, veritable motor de l'esdeveniment i amb l'estimable cooperació de la Sociedad Catalana de Historia de la Ciencia i la Técnica, i amb la col·laboració d'entitats com: la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, el Centre de Logística i Serveis Marítics i el Port de Barcelona, es va celebrar l'esmentat Congrés dintre de l'acollidora Sala d'Actes del Museu, durant tres dies, el passat mes de novembre.

Durant el Congrés, primer d'aquestes característiques que es porta a terme a la ciutat de Barcelona, es varen debatre cinc temes ben diferenciats que van tenir com a nexa comú el afers marítics.

La primera sessió es desenvolupà vers la temàtica: *L'economia i el món empresarial*, amb la ponència: *La historiografia Marítima de la España Contemporánea. Tendencias y avances recientes*, a càrrec del senyor Jesús Maria Valdaliso de la Universitat del País Basc.

El ponent posà de manifest que les tres marines espanyoles (Guerra, Mercant i Pesca), han estat des de fa més d'un segle les ventafocs de la política espanyola, en bona part condicionades per una desastrosa història naval. Va analitzar la varietat d'intents de regeneracionisme ben assenyalats a les obres dels senyors: Sánchez de Toca, Cesáreo Fernadez i Ramirez Gabarrús, que posen en evidència la manca d'interès del gran públic per una marina, on bàsicament s'ha investigat la qüestió militar en detriment de la civil.

Tot i així, la foscor envers les tres marines, ha tingut una incidència en el sector econòmic molt més important del que es coneix, va ésser una de les primeres en passar el gruix del seu tonatge de la vela al vapor, encara que a la majoria dels armadors els resultà molt més rendible comprar el seus vaixells a l'estranger, posant tota mena de traves dins el procés de modernització de les drassanes; situació

extensible a l'àrea portuària, que sols fou possible remuntar després de les últimes dècades del segle XX, cosa que convertí la desgraciada ventafocs amb una bonica princesa.

Aquesta ponència va rebre sis comunicacions, de les quals, les que més destacaren varen ésser: *L'endeutament de la gent de mar al Maresme. Una aproximació a l'evolució del sector de les empreses estibadores del Port de Barcelona* i *Los orígenes y principios del Sindicato Libre de la Marina Mercante*, a càrrec d'Alexandra Capdevila, Antoni Luchetti i Juan Zamora, respectivament.

La segona sessió, va ésser dedicada a l'Àrea d'infraestructures i obra pública, en la qual el senyor Luís Montero director general del Port de Barcelona, desenvolupà la ponència vers el tema: *El Puerto de Barcelona, una historia reciente*. Va oferir una ràpida visió des dels primers temps d'aquest port, fins als nostres dies, destacan la tasca dels enginyers, els senyors Rómulo Bosch i Alsina i Aurelio González Isla, en l'obra d'expansió i consolidació, que en les seves tres etapes dels anys: 1860, 1900 i 1965 quan es va haver de decidir, si el creixement hauria de fer-se cap endins o cap enfora, projectes que el ponent va descriure molt acuradament gràcies a un perfecte suport informàtic.

Acabà la seva exposició explicant com serà el port del futur en funció del Pla director, aprovat l'any 2001, que implica: el desviament del riu Llobregat, la prolongació del moll adossat i l'espigó, a més de la construcció d'una gran superfície d'emmagatzematge de 70 hectàrees, com a zona logística. Amb totes aquestes mesures, el port de Barcelona espera tenir cobertes les seves necessitats fins a l'any 2050.

Com en la ponència anterior es presentaren sis comunicacions, entre les que cal destacar: *Els enginyers del Port de Barcelona i els seus projectes (1859-1916)*. *El Port de*

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

*Tortosa, dins l'estratègia marítima espanyola i el Reordenamento administrativo e obres públiques – a construçao do porto de Aveiro no século XVIII – financiamento e tecnologia*, a càrrec dels senyors Joan Alemany i Albert Campanera i la senyora Inês Amorin, respectivament. La tercera sessió es va centrar en l'àrea de l'etnologia marítima, el senyor Joan Lluís Alegret de la Universitat de Girona presentà la ponència: *Etnologia de les societats marítimes, perspectives d'anàlisi, àmbits d'estudi i propostes de treball*. Amb aquest tema es posà clarament de manifest, que el treball encara no està suficientment sistematitzat, i que es prima en excés tot el que fa referència al sector pesquer en detriment d'altres, com pot ésser el trànsit mercant, que evidencia la necessitat d'incorporar l'etnologia dintre de la seva història, ja que tradicionalment les coses de terra endins sempre han tingut preferència, en perjudici de les marítimes. D'això es pot deduir que si la societat hagués disposat de més comandaments marítimes, possiblement la seva història seria substancialment diferent de com l'hem conegut.

D'entre las comunicacions presentades pel que fa en aquest apartat destacaren les següents: *La barca i el transport marítim de la cartoixa de Montalegre (Tiana)*. Francesc Macià i *la Ley de Escuadra de 1908*. Roses i *la Royal Navy*. El capità Pau Lloveras i Riera. *L'exportació i la importació dels últims velers mercants de la carrera d'Amèrica* i *La flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña (1937-1939)*, a càrrec dels senyors Manuel Medarde, Ricard Bartlett, Pablo de la Fuente, Josep Estruch i Juan Pardo, respectivament.

La quarta sessió estava dedicada al tema: *Àrea de la Barcelona marítima*, la ponència estava conduïda pel el senyor Enric García, responsable de l'Oficina d'Investigació i Embarcacions del Museu Marítim de Barcelona amb el motiu: *Hijos de José Tayà: el miratge de la Gran Guerra a Barcelona (1916-1926)*. Explicà les vicissituds del

naixement, expansió i la fi de la Naviliera Tayà, a l'empara dels fets de Primera Guerra Mundial, succés que produí el que es coneix com: *una orgia de guanys* per a les empreses del sector, que projectà la seva influència en camps tan dispars com la premsa, amb la compra del diari *La Publicidad*, i en la mineria amb l'explotació del carbó de lignit d'Ariño (Terol), per al subministrament dels seus vaixells cosa que va fer que es convertís en poc temps amb la tercera naviliera catalana més important, ritme que no pogué aguantar davant dels esdeveniments que foren la causa de la davallada econòmica mundial a final de l'any 1920.

La ponència la complementaren cinc comunicacions totes dignes de menció, amb els temes següents: *Comerciantes genoveses en Barcelona entre los siglos XVIII i XIX*. *La familia Villavecchia*. *L'oci i l'esport marítim a Barcelona, expansió i crisi dels banys de mar*. *Etapas iniciales i desenvolupament de la containerització i del tràfic intermodal a Barcelona* i *Els pràctics del Port de Barcelona, des del segle XVIII fins a l'any 1936*, exposats respectivament pels senyors/res: Laura Calosci, Mercè Tatjer, Enric Siches i Olga López - Enric García.

La cinquena i última sessió tractà de: *L'àrea de ciències nàutiques i tecnologia*, es desenvolupà conjuntament amb la Sociedad Catalana de Historia de la Ciencia y Tecnica, actuà com a ponent el senyor Francesc Xavier Barca, de la Universitat Politècnica de Catalunya, que dissertà sobre els temes: *Els càlculs d'estima a l'astronomia nàutica*, i *L'ensenyament de les ciències nàutiques a l'Escola de Nàutica de Barcelona*. Va esmentar especialment vers les dificultats dels mariners d'abans, per determinar la longitud. Va fer un breu repàs dels mètodes emprats antigament, entre els quals destaca el *punt de fantasia*, problema resolt gràcies a l'invent del cronòmetre, un nou avanç de la mecànica.

Aquesta ponència, la més concorreguda de tot el Congrés va tenir l'aportació de

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

vuit comunicacions entre les quals cal destacar: *Josep Ricart i Giralt, motor de les ciències nàutiques. Nàutica, geodèsia i cartografia a la Catalunya de començament del segle XIX. Les aportacions d'Agustí Canyellas (1765-1818). La colecció de instrumentos antiguos del Real Instituto y Observatorio de la Armada, piezas incorporadas entre 1995 i 2002. El ingeniero naval Andrés A. Comerma Batalla (1842-1917) i Una revisió historiogràfica de Monturiol*, a càrrec respectivament de: Antoni Roca – Carles Puig Pla, Francisco José González, Xavier Moreno – Magda Gassó i Carles Puig.

### Conclusions

Aquest Congrés que pretén emmirallar les inquietuds que se senten al nostre país per la seva història marítima, va aplegar més de mig centenar de participants, entre els quals alguns de nacionalitat italiana i portuguesa, la qual cosa donà l'oportunitat d'exposar en públic, la tasca de: ports, marins i vaixells en quasi totes les seves facetes. D'aquesta manera es va satisfer l'interès que per aquests temes sent part de la nostra societat civil que estima i s'interessa per la mar.

Com en tot congrés, va haver-hi ponències i comunicacions de tota mena i molt interessants, però cal assenyalar la riquesa d'alguns debats i també les controvèrsies

suscitades per les comunicacions: *Roses i la Royal Navy i Una revisió historiogràfica de Monturiol*, que varen ésser molt debatudes, malauradament la manca de temps frustrà el col·loqui que, sense cap mena de dubte, hagués enriquit el Congrés i que va deixar entre tots els assistents la sensació que encara hi ha molta tasca per fer.

També cal assenyalar, sobretot en ponències i amb l'excepció d'alguna que altra comunicació, una certa amnèsia envers els esdeveniments ocorreguts fa poc més de mig segle, perquè no es pot admetre que sota la fal·làcia que encara són una crònica no val la pena parlar-ne, atès que els que els van viure, encara ens els poden transmetre. Tenim per tant el deure de recollir vivències, perquè sinó aquestes es perdran, per això van ser molt adients les comunicacions que es varen presentar en representació de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona.

El Congrés acabà amb una visita guiada a la Casa de la Llotja de Mar antiga seu del Consolat del Mar i actualment propietat de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, un dels edificis més emblemàtics de la ciutat, no solament per la seva arquitectura històrica, sinó perquè sota un embolcall neoclàssic, amaga una de les més importants manifestacions arquitectòniques del gòtic civil Català



Hem salpat amb un cel gris tot ennuvolat, la mar també és del mateix color i bufa un mestralet de força tres o quatre que rebem per l'aleta de babord, això ens permet navegar amb relativa tranquil·litat i portar desplegat bastant velam.

El sol ja deu estar més o menys a uns dos o tres pams per damunt de l'horitzó, però nosaltres no el veiem pel cel tan tapat de núvols que tenim.

Avui el vaixell sembla més gran que mai. Fa molts dies que som a la mar i els companys que naveguen amb nosaltres, per tal d'atendre obligacions que no podien descuidar han hagut de deixar-nos, per tant ens em quedat la meva dona i jo sols per acabar la singladura projectada. Aquesta sortida ja la teníem parlada abans de iniciar-la per tant haurem d'acabar-la com a navegants solitaris. Aprofitarem aquesta avinentesa no gaire habitual per gaudir d'aquest espai quasi sempre ple d'estretors quan hi som tots.

Per començar la resta de la singladura, fem una ullada repassant l'eixàrcia i la coberta i com que el temps no és gaire segur vigilem que no quedi algun que altre cap esbullat, i en acabar la tasca es hora de fer un bon esmorzar.

El vent que està rotllant a mestral aquesta hora del mati, està girant a tramuntana i el mateix passa amb el vent que de fresquet es torna fresc. Aquests canvis són bastant freqüents a la mar Mediterrània.

Prenem dos rissos a la major i canviem el floc gros per un de capa, naveguem els dos sols i els anys ens han fet més previnguts. Preparat el vaixell per al canvi de temps, ella pren la canya mentre jo miro de saber què diu el servei meteorològic, per mitjà de la ràdio, En efecte, això no és un glop de poca durada, es tracta d'una forta tamborinada que ve del nord.

En vista del mal temps que s'apropa demanarem entrada al port més pròxim. Avui i per la costa del Mediterrà, això no té

cap problema, n'està farcit, parlem amb el control del port més pròxim i ens donen entrada i lloc per amarrar, en poc temps arribem a port i ja segurs amb calma i tranquil·litat duem a terme la maniobra d'amarratge. Feta aquesta operació, repassem la coberta i la banyera, mirant que els embornals, estiguin ben destapats, tibem drisses, arreglem caps i després de tancar els portells deixem el vaixell preparat per si hi ha una pluja abundant, ja que hores d'ara comença a plovisquejar.

Encara queda una mica de claror, aquella claror minsa de quan el dia s'acaba i que avui està més accentuada perquè el temps és plujós.

Comentem que encara que és aviat val més buscar un lloc per anar a sopar al mateix port per no allunyar-nos-en gaire i estar a cobert del plugim que cau. Trobem una taverna a prop que té bona pinta i el local sembla bastant acollidor. Després de sopar comprovem que no ens havíem equivocat. La taverna és amable, el menjar senzill i ben fet i la cervesa fresca i bona, hem fet bé de quedar-nos aquí.

En sortir de sopar encara plou, potser una mica més, l'ambient es fred i desagradós, hem fet bé de quedar-nos en aquest port, mar endins faríem mal camí. Tornem al vaixell, que tot i estar dintre del port i ben amarrat, es gronxa força.

Entrem a la cabina i tanquem el tambuto per estalviar-nos sorpreses atmosfèriques. Com que avui som pocs i sobre espai dormirem al llit en lloc de fer-ho als cois. Comentant els fet del dia i la bonança del sopar, per allargar la vetllada una mica més, agafo la guitarra que tinc penjada a la cabina ja que fa molt de temps que no l'he tocada i provem d'amenitzar amb una mica de música el capvespre.

De ben lluny arriba la remor somorta dels primers trons. La guitarra sona malament, el molt temps de no tocar-la, i la humitat ambiental l'han deixada destemperada, per

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

altre costat el soroll del carrisqueig que fa ,per una part la fibra seca d'algunes embarcacions i, per altre, el grinyol del fustam humit d'altres barques de l'entorn i amb el monòton repicar d'alguna drissa mal aferrada, no ens animen a dur a terme cap concert.

Deixo la guitarra, aquesta nit no tindrem música ni sentirem el cantar de les sirenes, si de cas escoltarem els sons, no gaire plaents d'una nit borrascosa, que vénen de fora com a crits de bruixes.

Val més anar a dormir, el vaixell es gronxa bastant, sembla un bressol, que amb el xipolleig de l'aigua als costats del buc fa una sensació molt agradable. Pels ulls de bou veiem l'esclat de llum dels llampecs i l'espai de la cabina s'omple amb el guirigall dels trons. Tenim la tempesta a sobre nostre.

Ens hem instal·lat a la llitera amb els sacs de dormir oberts i estesos al damunt, per no passar gaire calor, a la mestressa, no li han agradat mai els llamps ni els trons, li fan por. Explica que de jovencella havia tingut un gos, que de nom també es deia Gos, valent com pocs, però quan llampegava o tronava tenia tanta por que s'arraulia sota del seu llit i s'hi quedava tan quiet que semblava que no hi fos si no hagués estat pels seus planys, llavors la

meva dona l'agafava i acaronent-lo el tranquil·litzava. Avui sembla que em toca tranquil·litzar-la, ja que cada vegada que se sent l'espetec d'un tro sento que la tebior del seu cos s'apropa al meu amb un lleuger tremolor de por.

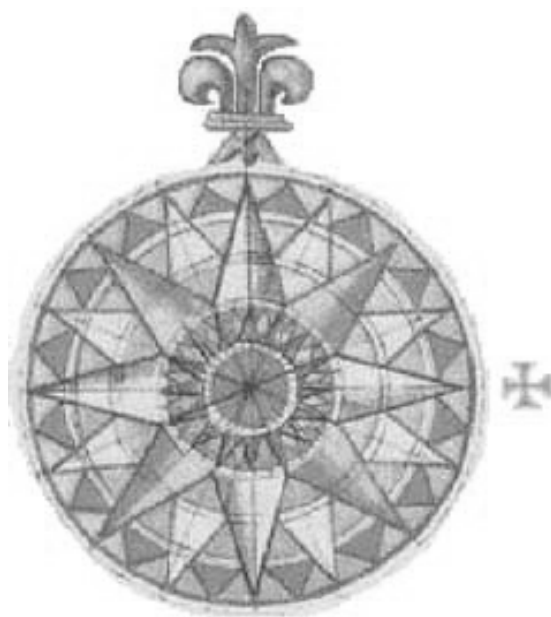
Poc a poc, els llampecs són més espaiats i els trons més llunyans, la tempesta se'n va cap el sud. Si no es desfà abans, demà la tindran a Mallorca.

El gronxament i el xipolleig de l'aigua fa que la son comenci a envolcallar-nos, i ens adormim profundament fens ben entrat el matí.

Ja no plou i el cel és d'un blau intens, per l'est i sobre la ratlla de l'horitzó comença a encendre's al cel un foc vermell que tenyeix d'aquest color les filagarses dels darrers nuvolets que encara hi queden. Poc a poc es va aixecant la bola rodona i daurada del sol, avui farà bon dia. De la tamborinada passada ja sols en queda una mica de marejol i una aigua una mica bruta per l'aportació de terres de les rieres que des- emboquen a la costa.

Menjarem una mica, és l'hora d'esmorzar. Después aparellarem el vaixell i salparem posant rumb a casa.

Ah!, no ho recordava! abans de la pròxima singladura cal afinar la guitarra.





El port dels Alfacs va ser un cementiri de vaixells. Entre altres, hi trobem enfonsats els pailebots *Pedro Galiana* i *l'Aventina Masiques*. Alguns dels vaixells que visitaven el port de Sant Carles de la Ràpita es troben enfonsats com són els vaixells de Torreveja *Adela Villanueva* i *Santa Petra*, *l'Adela Villanueva* s'enfonsà en els arenals del Delta en el seu últim viatge sota les ordres del seu patró i armador. Els que tingueren més sort van ser els tripulants del *Santa Petra*, que foren salvats pels mariners de la Ràpita.

Martín Ferreiro des de l'any 1866 Va fer-se càrrec d'elaborar l'estadística anyal que publicava la Direcció de Hidrografia dels naufragis ocorreguts a les costes de la Península i de les Balears. Fundà el 19 de desembre de 1880 la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos amb l'ajuda de l'almirall Excm. Sr. marquès de Rubalcava. I publicà *Los Naufragios en las costa de España* en el Anuario de la SESN de 1881. El seu treball estadístic va del gener de 1866 fins al 22 de desembre de 1880 i registra del sector de Vinaròs al Port dels Alfacs un nombre de 23 vaixells. I del sector de cap de Tortosa al Fangal un total de 22 vaixells. Per la seva cronologia seria interessant identificar aquests vaixells enfonsats.

En l'època de la I Guerra Mundial els submarins alemanys enfonsaren un mínim de tres vaixells mercants. Foren el *Cavour* italià, enfonsat a cinc km a l'est de Calafat. Es troba a 58 m de fondària. Més al sud, davant el cap de Tortosa, hi ha el vapor del Morrot, probablement anglès i el *Ferm*, vaixell italià enfonsat el 1917 i del qual avui en queda molt poc perquè es va dinamitar i desballestar el 1959.

El 20 de novembre de 1915 s'enfonsà en aigües del districte marítim de Tortosa el bergantí-goleta *Soberano II*, amb un arqueig

total de 412 tones. Fou construït a Blanes el 1850 per Antoni Amargós.

A l'alçada de la desembocadura de l'Ebre hi ha les restes del vapor del Climent, el *Kirisi* (1943), el *Nicoline Merx* (1941), el vapor *Dos Trossos*, el *Salvador* (1954), *l'Altair* i el *Marenma* (1962).

De vegades, la mar té sorpreses amargues. Aquest fou el cas del vaixell *El Salvador*. L'any 1954 el seu patró va fer el seu últim viatge abans de jubilar-se. El vaixell embarrancà a causa del temporal al delta de l'Ebre. El homes pujaren als pals, però no pogueren aguantar i van morir. La mar tornà un a un els cadàvers dels mariners llevat el del patró.

Moltes són les històries del mar i dels vaixells, que s'han de recuperar per conèixer-les. Ja l'any 1992 Xavier Nieto Prieto director del Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya va dur a terme a la costa Catalana (amb especial atenció a la zona del Maresme i les comarques del riu Ebre) diversos treballs de prospecció i localització de derelictes amb el vaixell *Thetis*. A l'Ebre, que en l'antiguitat fou la via de comunicació cap a l'interior, descobrí el port fluvial medieval davant de la ciutat d'Amposta. La troballa és destacà com la més important que realitzà el Centre d'Arqueologia Subaquàtica pel fet que no es trobava reflectida en cap mapa.

CONCLUSIONS. A Catalunya hi ha un gran nombre de vaixells històrics enfonsats. Molts dels quals per localitzar. El coneixement de part d'aquest patrimoni marítim a la costa Catalana passaria per elaborar un pla global amb uns objectius concrets i complir-ne alguns.

Conèixer la realitat d'aquest patrimoni marítim amb l'ajuda de la documentació escrita i gràfica conservada per la Direcció de Hidrografia, Comandància de Marina, Facultat de Nàutica, MMB, i

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

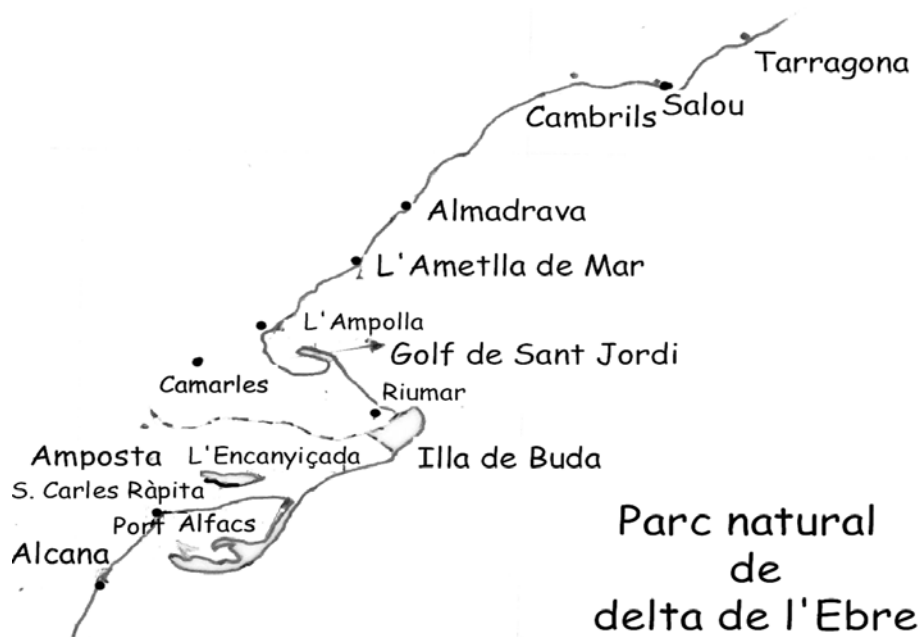
biblioteques particulars d'historiadors de l'època del CRIS (Centre de Recuperació i Investigació Subaquàtica) i el coneixement de la informació oral (pescadors i submarinistes) per elaborar un inventari. Conèixer la història dels vaixells enfonsats (nom, tipus d'embarcació, país, drassana, any de construcció, dimensions, material emprat, serveis i rutes dutes a terme, plànols i fotografies) per elaborar unes fitxes d'inventari. Aquesta seria l'eina bàsica per a actuacions futures. A partir de la seva elaboració s'estaria en disposició de proposar programes d'intervenció concrets segons la importància dels béns patrimonials a salvaguardar. Així:

1. Valoració dels vaixells de gran interès patrimonial relacionats amb la història naval catalana.
2. Prospecció i valoració *in situ* de l'estat de conservació d'aquests vaixells.
3. Proposta d'elaboració d'un pla de viabilitat econòmica per recuperar un d'aquests vaixells històrics.
4. Elaboració d'un pla d'infraestructures i de serveis per conservar-lo.

Un d'aquests derelictes com a testimoni més antic de la marina catalana va ser el trobat a Sicília de l'època medieval. Ara fa

uns deu anys que Martín Bueno el va excavar. Aquest podia ser una nau catalana pel material que transportava: peces de la corona Catalano-Aragonesa. Per la gran importància històrica es demanà al Govern italià de traslladar les restes a Espanya per a la seva conservació i estudi, però la petició es denegà. Una decepció per a molts de nosaltres, que sabíem la notícia i que coneixíem altres precedents de recuperació de vaixells amb un gran significat històric nacional com el cas del *Wasa*, la *Coca de Bremen*, el *Mary Rose*, les naus de *Roskilde*, etc.

En definitiva iniciar un pla d'inventari d'aquests béns d'interès patrimonial per tractar en una segona fase l'execució de programes concrets orientats a explotar un d'aquests béns com a recurs des del punt de vista social, cultural i turístic amb la consecució d'un projecte museístic. Caldria establir unes infraestructures per permetre al públic visitant conèixer i gaudir d'aquest patrimoni marítim. Al fet de disposar d'un centre d'acollida i interpretació, sala d'exposició d'aquests béns patrimonials i sales per a exposicions permanents i temporals podria ser un repte per al futur.



El trenta d'octubre dringà el telèfon, a l'altre extrem de la línia hi sento una veu coneguda, és la del bon amic i director de la nostra revista, en Pau Ribé i Quimasó. Hola Pau com estem, intercanviem les preguntes de rigor vers la nostra salut,— ja som homes d'una certa edat— i, qui més i qui menys el que no te un all te una seba.. El nostre director Pau, sempre atrafegat amb la nostra revista, em proposa escriure un article sobre l'eixàrcia de les goletes, afegint que hi ha molts socis interessats amb aquest tema.

El millor consell que es pot donar a qualsevol modelista, és que procuri tenir un bon plànol de goleta i l'èxit serà segur.

Be doncs, les comandes dels socis per mi son ordres, intentaré complaure'ls, ja que per a mi, m'és més fàcil arborar i eixarciar una goleta, que escriure-ho i lo més difícil és fer-me entendre.

Si seguim la numeració de la figura amb el número 1, podrem repassar la nomenclatura de les goletes, la qual cosa és imprescindible per entendre l'escrit.

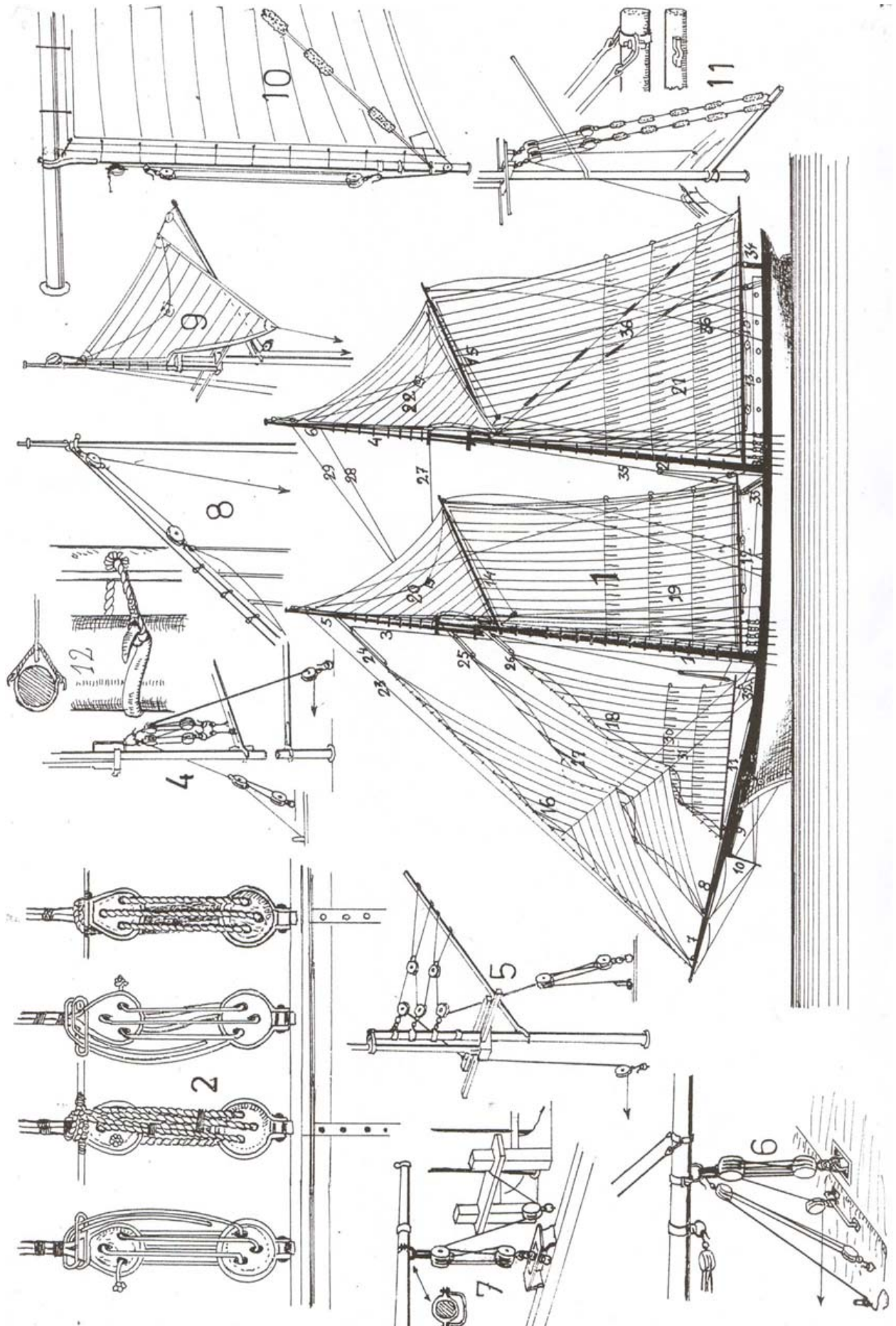
Núm. 1 pal de trinquet. Núm. 2 pal del major. Núm. 3 masteler de proa. Núm. 4 masteler del major. Núm. 5 masteler de galop de proa. Núm. 6 masteler de galop del major. Núm. 7 botaló de petit floc. Núm. 8 botaló de floc. Núm. 9 bauprès. Núm. 10 moc de bauprès. Núm. 11 botavara de trinqueta. Núm. 12 botavara cangrea de trinquet. Núm. 13 botavara cangrea de major. Núm. 14 pic de cangrea de trinquet. Núm. 15 pic de cangrea de major. Núm. 16 petit floc. Núm. 17 floc. Núm. 18 trinqueta. 19 cangrea trinquet. Núm. 20 escandalosa de proa. Núm. 21 cangrea del major. Núm. 22 escandalosa del major. Núm. 23 estai de galop de proa. Núm. 24 estai de masteler de proa. Núm. 25 nervi del floc. Núm. 26 estai del trinquet Núm. 27 estai del pal major. Núm. 28 estai del masteler de popa. Núm. 29 estai de galop de popa. Núm. 30 escota del petit floc. Núm. 31 escota del floc. Núm. 32 escota de trinqueta 33 escota i braça del trinquet cangrea. Núm 34 escota i drissa

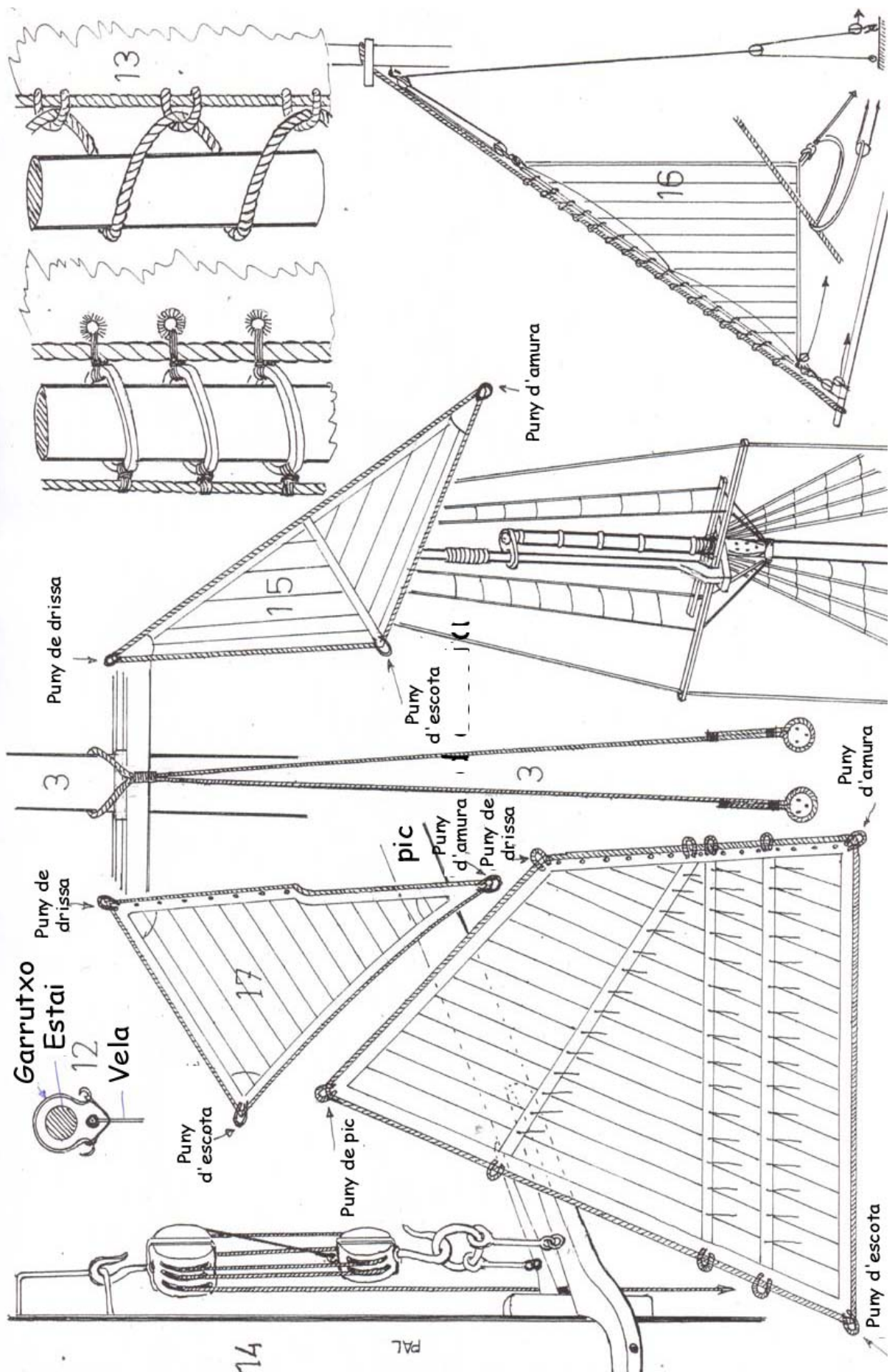
de la major cangrea. Núm 35 amantell de la botavara del trinquet i Núm. 36 amantell de la botavara de cangrea major.

Una vegada tenim llest el buc, els arbres, botavares i pics, podrem començar per col·locar els cadenots que normalment eren de metall i tenien una llargada fins a la línia de flotació en el pal major, i una mica més curts els del trinquet, aquest cadenots es clavaven per la part de fora de la borda amb perns a cada vint o vint i cinc centímetres al costellam del buc (vegeu figura 2) Seguirem la feina col·locant les vigotes amb el nombre que ens marqui el plànol i ja podrem anar per col·locar els obencs que per parelles s'engassen a la creu (vegeu figura 3) del pal amb el masteler i que mitjançant els acolladors es feien forts al buc. Aquest obencs si es feien amb caps de cànem solien tenir un gruix de cinc centímetres de diàmetre, més tard es feren amb cable de acer i el seu gruix disminuí. Recordem que a cada quaranta— i — cinc centímetres hi col·locarem els fletxasts. Amb forma d'escala amb caps de mena prima. Seguirem col·locant les burdes que ens indiqui el plànol, segons la seva disposició. Seguidament, anirem per la instal·lació dels estais de proa. Començarem per l'estai de la trinqueta, seguirem amb el del floc, seguit de l'estai de masteler de proa i acabarem amb l'estai de galop.

Continuarem amb l'estai del pal major, seguit de l'estai de masteler de popa i acabarem amb l'estai de galop de popa. Aquest estais antigament tenien retorn fins a coberta per poder-los caçar, però, quan ja es col·locaren d'acer la seva instal·lació quedà fixa.

Continuarem la feina col·locant la vela d'estai de proa de trinqueta, la penjarem amb garruxos o colobra (vegeu figura 12 i 13) aquesta vela en el seu pujament hi porta una petita botavara que per la seva punta de proa te un mecanisme que l'hi permet girar i per la extrem de la escota hi porta una maniobra real que fa de braça (vegeu figura 7).





## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Les veles triangulars tenen tres puntes, la més baixa és el puny d'amura que normalment anava fixada en el bauprés, la més alta anomenada puny de drissa porta una maniobra de combés que serveix per hissar-la (vegeu figura 16), i el puny d'escota va fermat a la punta de la botavara. Cal tenir compta que en aquest extrem hi ha un amantell amb maniobra de combés que penja de la creueta del trinquet.

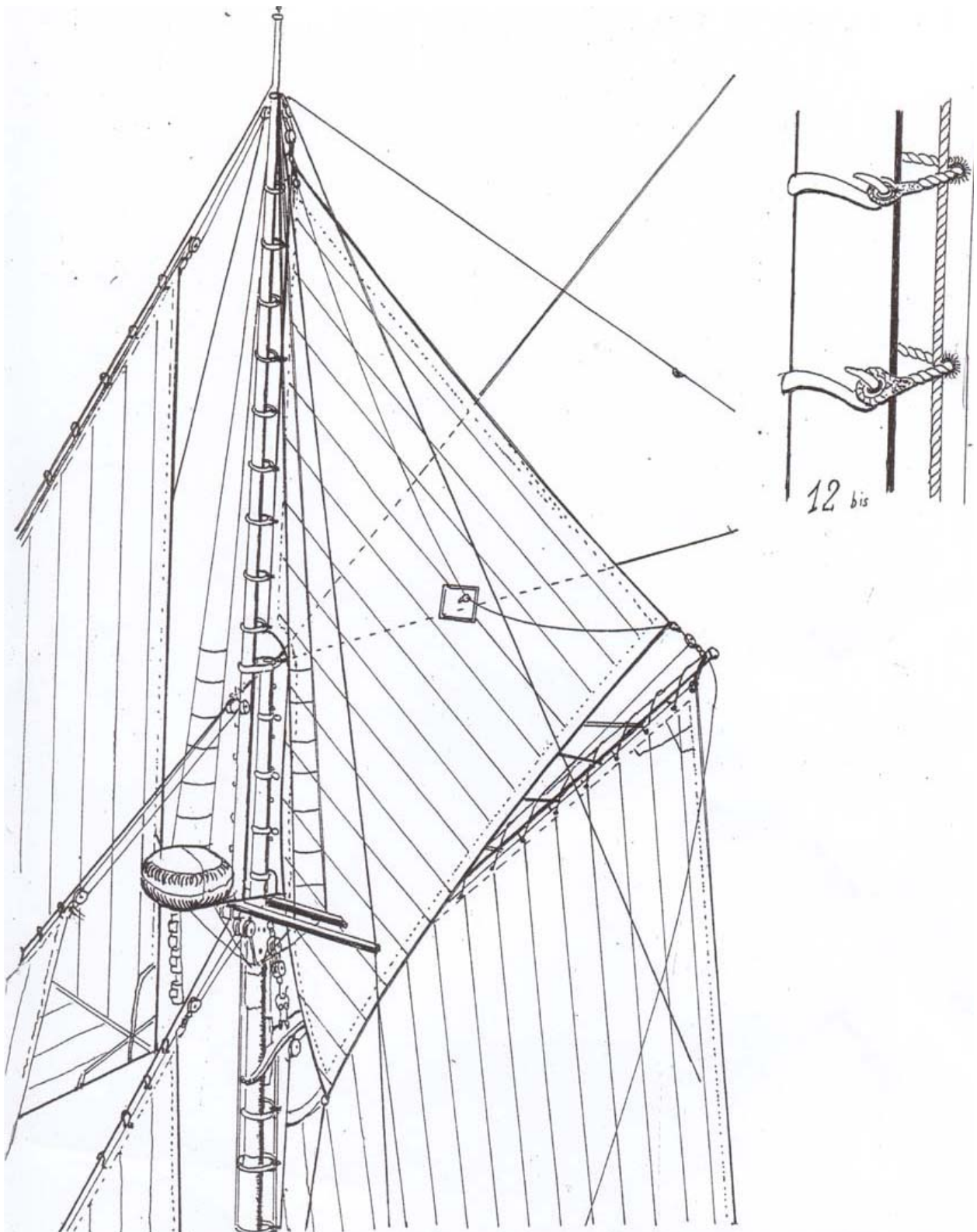
El floc i el petit floc els penjarem igual que la trinqueta, també amb la drissa en el puny alt, però, amb una sola diferència i és que en el puny d'escota porten dos caps cada una que serveixen per caçar des d'estribord o de babord (vegeu figura 16). També ens cal pensar que en el puny alt hi va engassat un cap anomenat carregadora que ens ajuda a minvar totes les veles d'estai mitjançant un bossell engassat en el botaló i el seu xicot finalitza en el claviller de proa. A continuació, anirem per instal·lar la cangrea del trinquet, però aquesta pesada vela va penjada del pic, per lo que per hissar el pic i cangrea es necessària molta força per lo qual cosa en la seva drissa hi posarem una maniobra real amb dos quadernals com les indicades en les figures 4 i 14 que junt amb l'amantell (vegeu figura 5) podrem hissar i donar la inclinació desitjada en el pic. La cangrea anirà aferrada al pic de la forma ja dita, colobra. Al pal trinquet amb anelles o amb mitges anelles segons els dibuixos adjunts. A la botavara també la cangrea anirà aferrada amb colobra o anelles i el puny d'escota la seva caça es farà mitjançant un cap que passarà per una caixa amb roldana col·locada en l'extrem popper de la botavara i el seu xicot se engassa a una maniobra real amb dos quadernals col·locada sota de la botavara. L'amantell de la botavara del trinquet engassat en el extrem popper amb una maniobra de combés i l'altre extrem engassat en la creueta del major. La maniobra de la braça de la cangrea del trinquet és una de real amb dos quadernals (vegeu figura 7). La escandalosa del trinquet,

és una vela triangular (vegeu figura 17) que el punt més alt és el puny de drissa on hi engassarem un xicot que passarà per un bossell cosit sota la galeta del masteler i que finalitzarà al peu del pal.

Puny d'amura, hi engassarem un xicot que caçat finalitza al peu del pal. Puny d'escota, s'hi engassa un xicot que passarà per un bossell cosit a la punta del pic baixa per sota del pic de cangrea passa per un bossell cosit a la boca de cangrea i finalitza al claviller de una de les bandes (vegeu figura 9). També aquesta vela porta carregadora que engassat el xicot en el puny d'escota passa per una baga situada en el centre, continua passant per un bossell cosit a la punta del masteler, es caça des de la coberta. La escandalosa del pal major és muntarà de la mateixa forma.

Cangrea del major, encara que més grossa que la del trinquet es muntarà exactament igual la única diferència la trobareu en els amantells que com es pot veure en la figura 1, en porta dos per cada costat de la vela cangrea (vegeu figura 11) destacarem els coixins que porten aquest amantells a fi de no gastar la vela cangrea amb el seu rosec. Cal destacar les maniobres reials que porten aquestos amantells en la part alta i aferrats en els baus de la creueta i que els xicot del acollador es caça des de la coberta. Cal recordar que sota la botavara hi ha la maniobra reial o sia amb dos quadernals que caçarà el puny de la escota de cangrea major. (vegeu figura 10). Sols ens falta la maniobra de la braça de la botavara de la major composta d'un quadernal de tres roldanes i un de dues (vegeu figura 6), ajudat per una altre maniobra.

Bé, amics. espero que aquest modest tractat d'eixarcament d'una goleta us pugui ajudar tot i no disposar de més espai del que brinda la nostra estimada revista Sirga.



Aquest dibuix és una còpia dels plànols de la goleta *BLUENOSA II*, i ens demostren que a la punta del pic sols hi porta un bossell per caçar el puny d'escota de l'escandalosa del trinquet i cada vegada que els convenia dur a terme un bordo, l'amainaven pujant un home per cada banda del masteler, que desfeien les mitges anelles (vegeu figura 12 bis), ja que només es desenganxaven els guarda caps fixats a la vela, llavors passaven el puny d'escota de drissa per sota dels estais i tornaven a encapellar per l'altre costat. Aquesta és la maniobra que es feia durant els vells temps de la navegació a vela.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## VISITA AL VAIXELL GORCH FOCK

Per Albert Campanera

En el decurs del seu viatge anual d' instrucció bàsica, arribà a Barcelona durant la primera quinzena del mes de novembre del propassat any 2002 el vaixell escola de la Deutsche Marine FGS<sup>1</sup> Gorch Foch, sota el comandament del capità de fragata Michael Brühn, portava a bord 210 persones entre tripulació i cadets, dels quals 23 eren noies. Aquest bonic navili aparellat de brickbarca, va cridar molt l' atenció entre els nostres associats, per això crec que val la pena fer un petit resum de la seva història, atès que al llarg dels seus 44 anys de vida, s'han format a bord d'aquest vaixell, pràcticament tots els comandaments, que avui dia nodreixen les files de la moderna Marina de Guerra d'Alemanya.

El vaixell, construït a les famoses drassanes Blohm & Voss d'Hamburg, va entrar en servei el 1958 i atesa la urgència d'un vaixell d'aquestes característiques, es va aprofitar el disseny que per la marina hitleriana s'havia fet als anys trenta, disseny tan acurat que els tres que formaren la sèrie original, avui dia encara naveguen sota les banderes dels Estats Units l'Eagle ex Horst Wessel, Rússia el Tovarich ex Gorch Fock i Portugal el Sagres ex Albert Leo Schlageter ex Guanabara, tenint en compte que una de les altres raons que motivaren aquesta rèplica, fou l' existència dels stocs de veles de respecte, que miraculosament sortiren intactes de la Segona Guerra Mundial. Té un desplaçament de 2.006 tones amb plena càrrega i unes dimensions de 89,3 metres d'eslora, 12 metres de mànega i 4,9 metres

de puntal, disposa d'un motor auxiliar, navega a una velocitat d'11 nusos i amb tot el drap desplegat supera els 15, té una autonomia que voreja les 2.000 milles nàutiques. El nom del vaixell, honora Gorch Fock, pseudònim de Johann Kinau (1880-1916), un poeta mariner, mort a bord del creuer Wiesbaden a la batalla de Jutlàndia.

Aquest viatge va començar a Kiel el propassat 16 de setembre, amb escales a Lisboa, Argel, Barcelona (on va tenir lloc el relleu de la meitat de la seva dotació, raó per la qual va estar atracat al moll de les Drassanes dues setmanes. Van fer instrucció marinera i de ordre tancat a l'esplanada d'aquest moll), van continuar el viatge cap a Tuníssia i Casablanca, finalitzarà el periple novament a Kiel el 20 de desembre.

Aprofitant l'estada, el vaixell fou visitat per una nombrosa representació de l' Associació, d'Amics del Museu Marítim de Barcelona encapçalada pel nostre president el senyor Manel Isnard, el qual va obsequiar el comandant amb una metopa, en nom de la nostra Associació i del Museu Marítim de Barcelona després es va fer una volta per les seves instal·lacions; i va cridar molt l' atenció l' extraordinària cura de tots els materials, i la duresa que comporta la maniobra i la vida a bord, en un veler relativament modern, que encara funciona essencialment com antigament, n'és un bon exemple el que la dotació encara dorm en cois.

(1) Prefix internacional de: Federal German Ship, que s'anteposa al nom del vaixell



Entrega de la metopa al capità del vaixell



El dia 10 d'octubre de l'any passat tingué lloc a la Sala d'Actes del Museu Marítim de Barcelona a les 19 h, l'anunciada conferència del senyor Ricardo Bartlett vers el tema Volta al món a vela del navegant solitari Alain Gerbault, 1923 -1927 Aquesta fou la gesta d'un pilot d'aviació durant la Primera Guerra Mundial, i que un cop acabada i amb la idea d'aprendre a navegar es comprà un iot anomenat FIRE CREST, i després de tres anys de practicar-hi, acabà portant a terme aquesta proesa durant els anys esmentats al títol.

Una xerrada molt interessant per la seva trama i explicada amb molta claredat per l'esmentat historiador. L'assistència aquesta no va ser gaire nombrosa a causa de les inclemències atmosfèriques.

El mes d'octubre de l'any passat, el Museu Marítim de Barcelona va oferir un espai de manera temporal situat a la primera planta del Maremagnum de Barcelona. Aquest espai una vegada acceptat pels Amics de l'esmentat Museu, servirà per fer-hi els tallers i cursos que aquesta associació du a terme. A partir del dia 15 del mateix mes ja s'hi començà un curs de soldadura i quan aquest s'acabi, a primer de novembre, se n'empren un altre de talla. S'hi han inscrit molts associats i també forans a la nostra entitat. Aquests cursos, els imparteix el nostre soci i mestre joier, Antoni Grau.



Al mateix temps, els tallers que estan a càrrec dels també socis nostres, Raül Pérez i Joan Pérez, funcionen tots els dimarts i

dijous no festius de les 17 a les 19 h. Un grup d'associats han començat la construcció d'una maqueta de l'edifici de les Drassanes de Barcelona. Totes aquestes tasques es porten a terme a la vista dels públic que visita aquesta àrea comercial i d'oci, això té com a resultat una gran divulgació d'unes de les moltes activitats que porta a terme l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona i que dona a conèixer el nostre nom.

Con es va anunciar a l'última revista SIRGA, número 17, el resultat de la mostra de tallers i models conjuntament amb una exposició de fotografies de com era aquell espai antigament, a l'àrea comercial de Diagonal Mar, va tenir molt d'èxit gràcies als nostres representants, Carles Pagador, Jofre Jové i Raül Pérez que amb la seva manera de treballar, amabilitat i bona disposició per assessorar totes les persones que s'interessaven per les nostres activitats, aconseguiren adeptes i socis. Moltes gràcies a tots tres.

El dia 7 de novembre del propassat any 2002, a les 19 hores va tenir lloc a la Sala d'Actes del Museu Marítim de Barcelona, la 2a. part de la conferència Navegant a bord del vaixell escola Juan Sebastián Elkano, a càrrec del senyor Albert Campanera que com sempre resultà molt entretinguda i enriquidora. A l'acte assistiren una trentena de persones

Amb motiu de la celebració de la 41a. Edició del Saló Nàutic de Barcelona, durant la primera quinzena del mes de novembre del propassat any 2002, visità el port de Barcelona la 2a. Esquadreta de Pescamines de l'Armada Espanyola formada pels vaixells: Ebro M22, Genil M25, Odiel M26 i Sil M27, amb seu a la base naval de Cartagena, comandada pel capità de cor-

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

### Obit

beta Leandro de Haro Alarcón, que flamejà la seva insígnia a bord del Genil M25. Com és costum en aquests esdeveniments els vaixells varen fer diverses sortides a la mar amb convidats a bord, amb el fi que vegin con funciona l'Armada per dintre i al mateix temps gaudir d'una navegació que rep la codificació de BAUMAR, per entendre'ns, Bateig de Mar, que per cert varen encertar el dia ja que feia un sol magnífic, cosa que va permetre al grup de membres de la nostra Associació embarcats a bord del Ebro M22 i el Genil M25, gaudir una vegada més de l'hospitalitat de la Marina de Guerra Espanyola.

El passat mes de desembre es produí la defunció de l'esposa del nostre amic i associat, ex membre de la Junta dels Amics del Museu Marítim de Barcelona: Joan Capdevila i Nogués. Descansi en pau.

Com ja és costum durant les festes nadalenques, el proppassat dia 18 de desembre va tenir lloc a la sala Marqués de Comillas la trobada d'associats d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, per celebrar amb un petit refrigeri el desig de benaurances a tothom i l'esperança que l'any nou, el 2003, sigui el que porti la PAU a totes les llars.



# Embarca't a l'associació d'amics del museu marítim de barcelona

## Qui som?

- «Amants del mon de la mar, la seva cultura i el seu patrimoni»
- «Gent que estimem el Museu Marítim de Barcelona»
- «Persones que volem participar amb les activitats del Museu»
- «Amics que organitzem les nostres pròpies activitats al Museu»

## Gaudim d'avantatges

- «Entrada gratuïta al Museu»
- «Seo a les propies instal·lacions del Museu»
- «L'associació organitza visites, excursions i actes diversos»
- «Descomptes especials a la botiga-libreria i activitats del Museu Marítim de Barcelona»



## BUTLLETA D'INSCRIPCIÓ

Nom i cognoms .....

adresa ..... C.P. ....

ciutat ..... teléfon .....

e - mail ..... mòbil .....

El senyor / ra .....

Autoritza carregar al seu compte, n° (20 dígits)  
..... el rebut anual

signatura



METOPA ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA