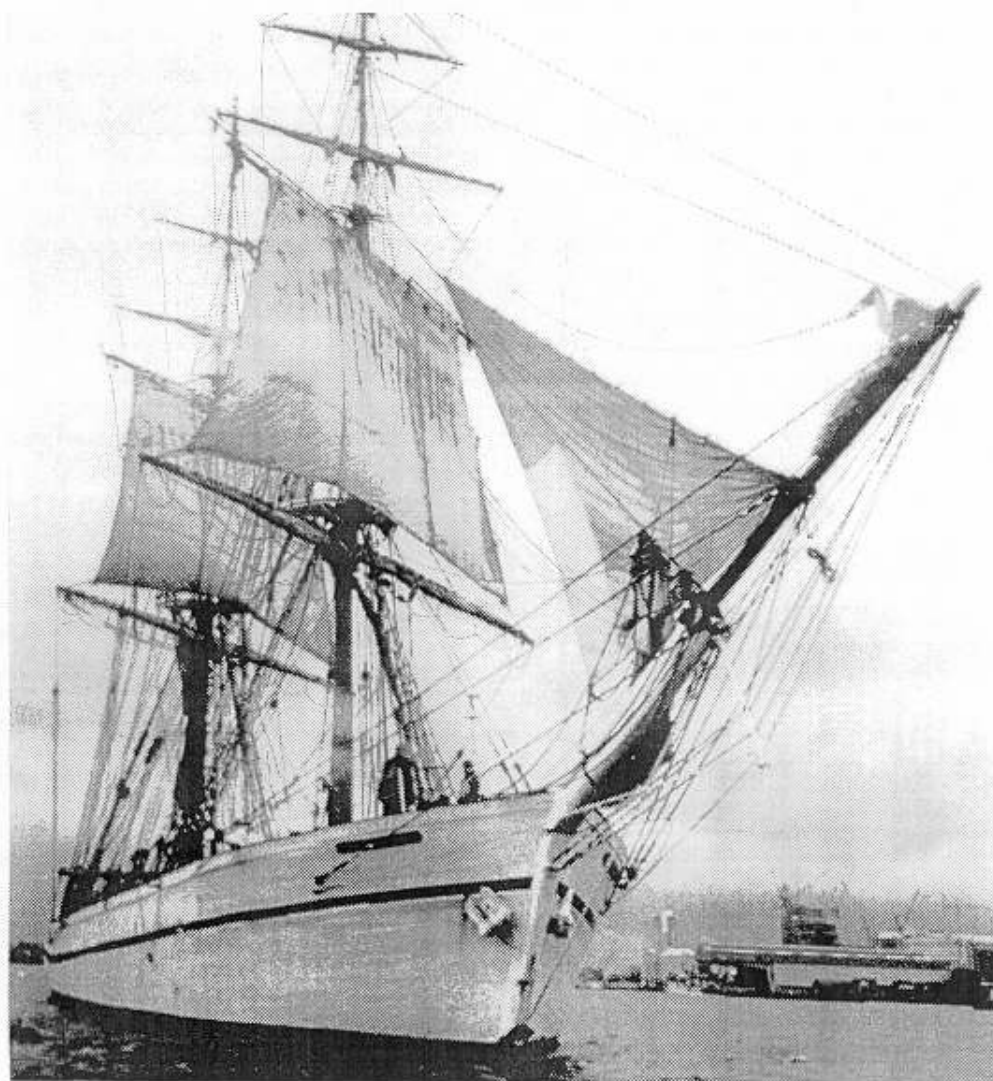


STRIBA

Revista de l'A.A.M.M.B.

Nº2 - ANY 1996

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



SUMARI

EDITORIAL, 27

Vicente García-Delgado i Sancho

MODELISME, 28

Navegables Radiocontrolats
Camil Busquets i Vilanova

ETNOGRAFIA, 31

Les naus del Faraó Sahure
Pau Ribé i Quimasó

INVESTIGACIÓ, 33

La "Sociedad Española de Salvamento de Náufragos" i la contiuïtat amb la "Creu Roja del Mar"
Antoni Rodríguez i Fernàndez

MARINA DE GUERRA, 43

Visita del USS "La Salle" AGF3
Visita d'un vaixell-escola siria
Albert Campanera i Rovira

NOTICIARI, 46

La pèrdua del "Maria Assumpta"
Òbit d'en Jordi Riba i Arderiu
Albert Campanera i Rovira

BIBLIOGRAFIA, 47

Portada: La «Maria Assumpta», sota pavelló anglès, navegant per aigües britàniques

Contraportada: Derrelicte del «Maria Assumpta», després d'estavellar-se a les costes de Cornualles.



Direcció:
Albert Campanera i Rovira
Consell de Redacció:
Junta de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona
Disseny Gràfic:
Albert Campanera i Rovira
Producció i impressió:
Can Còpies, c/ Còrsega, 81-83 08029-Barcelona
Edita:
Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona.
Administració:
A.A.M.B., Museu Marítim, Av. Drassanes, s/núm., 08001 Barcelona
SIRGA no es responsabilitza de l'opinió que expressen els articles signats.
Prohibida la reproducció total o parcial de qualsevol mena, sense l'autorització prèvia de l'Associació.

En aquest segon número de «SIRGA», ens plau poder destacar un esdeveniment important: la inauguració del nostre local social, la qual cosa ens obre perspectives que tots els associats hem de saber aprofitar. En citarem algunes:

* L'assistència a les reunions que es programen mensualment en els diversos àmbits, un lloc estable on podrem participar i transmetre vivències i experiències.

* Adequar els espais que ara ja tenim, acomodant-los a la nostra vida social i, per tant, tota contribució de tipus material, ornamental o logística serà benvinguda.

* Promoure i/o participar en nous projectes i idees, que si un dia ens animarem a associar-nos no sembli que el millor estat per seguir endavant pugui ésser ara una acció contemplativa.

* Tenir persones i idees permet passar a l'acció per aconseguir els objectius que vitalitzen l'Associació,

Podríem seguir esmentant propòsits, encaminats a tirar endavant en la idea certa de fer una VERTADERA ASSOCIACIÓ.

Cal posar un punt i final a inconvenients, a crítiques que serveixen només per a l'immobilisme, per negar-se a participar i influir perquè els altres no hi participin... Som ja una mica grandets per dubtar dels nostres propis projectes i decisions sense esperar que ens les facilitin els altres.

No farem res si ens quedem estàtics

esperant propostes; ben al contrari, les volem aportar i convèncer els altres a la participació...

Participar, a la vegada, amb altres Associacions i Institucions.

La llei d'Hendrikson —en la qual es diu que «si a causa d'un problema es convoquen moltes reunions, les reunions arribaran a ser més importants que el problema»...— no figura escrita en els nostres Estatuts.

És evident que hem passat algun temps en reunions i projectes.

Creiem doncs que és el moment de passar-nos a l'activitat.

Per això us presentem...

...PROJECTES I PROPOSTES EN CURS:

* Exposició sobre la restauració d'Un «llaüt de foc»

* Estudi i catalogació de l'Arxiu del «Vulcano»

* Cursos d'interpretació de plànols

* Cursos de modelisme

* Pràctiques de realització de plànols sobre un model real

* Visites a Museus Regionals, Nacionals i Estrangers

* Concursos de modelisme

* Obtenció o datació de fons documentals, fotogràfics i audiovisuals

* Participació en exposicions i actes d'altres Associacions

* Visites concertades a vaixells de l'Armada o d'interès.

VICENTE GARCÍA-DELGADO I SANCHO

Navegables radiocontrolats

Camil Busquets i Vilanova

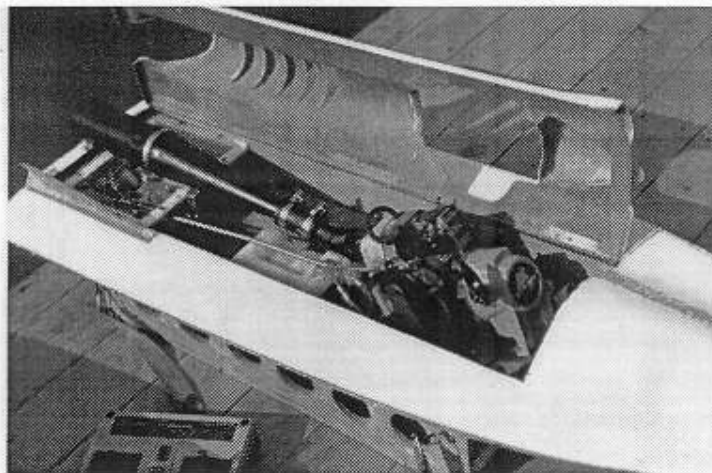
Les reproduccions de vaixells moderns —els que se'n diu «de vapor», encara que fóra millor dir-ne de «propulsió mecànica»— presenten la possibilitat de fer-los navegar en un embassament d'aigua adequat, així com poder dirigir-los per mitjà d'ones de ràdio, que es complica més si ho volem utilitzar amb models de vela clàssica.

Aquesta diferència ve motivada per una colla de peculiaritats i característiques que tenen a veure directament amb la llei de l'escala i la reducció del propi vaixell, juntament amb la dificultat dels efectes dels elements naturals on ha de navegar el mini-vaixell.

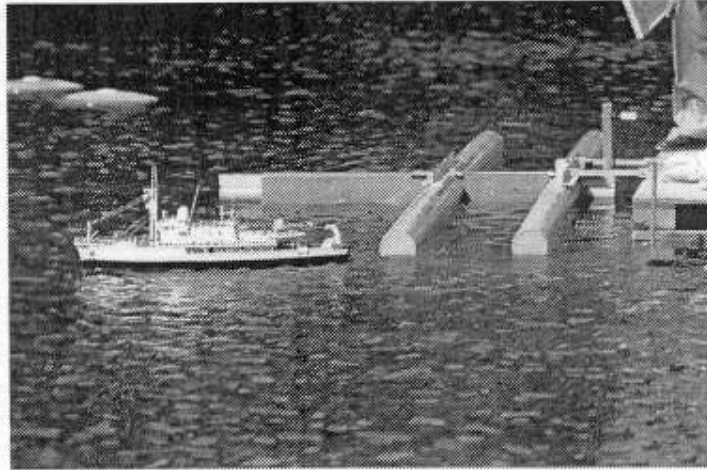
Quan reduïm un vaixell a una escala determinada, tot pensant a fer-lo surar a l'aigua, hem de considerar que la llei de l'escala es mou en tres magnituds: lineal, al quadrat i al cub. Les mides del vaixell es redueixen segons una proporció **lineal**; les superfícies, al quadrat, i el volums, al **cub**.

És a dir: l'eslora es redueix dividint la real per l'índex de l'escala; les veles i pantalles de vent lateral—que sempre n'hi ha, perquè un vaixell modern també ha de tenir en compte que la seva obra morta i superestructura senten l'efecte del vent—, ho faran d'acord amb l'arrel quadrada de la real; i, finalment —encara que «last but no least»—, tot allò que sigui un volum —en concret, el buc i l'obra viva, part principalíssima en la flotabilitat, —ho faran d'acord amb l'arrel cúbica de l'original. D'aquí que una manera de calcular acuradament el desplaçament de les reproduccions dels vaixells de guerra, sigui dividir el desplaçament real —que es dona en metres cúbics d'aigua salada—, pel cub de l'escala triada, cosa que no és possible en el cas de vaixells mercants, on el seu desplaçament es dona en tones de registre (TRB/TRN o tones Moorsom), una mica de volum que equival a 2,8 m³.

Però, el fet que reduïm els diversos paràmetres d'un vaixell, segons els nostres dissenys, no vol dir que també puguem fer-ho amb els fluids on es mourà. I aquí és on rau



Vista general del compartiment motor d'una lancha de competició



Moll artificial per fer les pràctiques d'atracament i desatracament

la problemàtica que permet la navegació d'un model de vaixell amb propulsió mecànica i no la d'un altre model amb propulsió a vela. Això, si volem mantenir una escala gairebé perfecta, perquè, tant la densitat de l'aigua com la força del vent no podran ser reduïdes a la mateixa escala. I això comportarà que aquella reproducció es vegi sota les forces de quelcom que esdevé un furios huracà cada vegada que el fem navegar ja que, segons l'escala de reducció, un simple oreig de 4 km/h—gairebé 1m/segon—es pot convertir en una ventolera de centenars de kilòmetres/hora. Al mateix temps, tant el calat del buc com la distribució de pesos estaran afectats per forces molt diferents, un fet que ens obligarà a recórrer a remeis heròics i, si cal, posar llast de plom sota el buc per augmentar l'estabilitat i l'anomenat aparell d'adriament.

Pel que pertoca a la propulsió, pot succeir que un buc hagi de vèncer la força d'un onatge molt superior per al que fou projectat i necessita motors de característiques diferents. Però si bé això és tècnicament possible, també proporciona una manera de navegar

molt rara, fins i tot si es combina amb formes que no s'ajusten a les reals i un aparell d'adriament especial, motivat per diferents distribucions dels pesos, o bé com a pesos específics de les parts pesants —motors, bateries, etc.—, tanmateix molt diferents. I, tot això, sense tenir presents altres aspectes més pròpiament hidronàmics —inclinacions d'arbres d'hèlix, rendiment i cavitació dels propulsors, etc.—, suficients per a proporcionar comportaments aliens en la navegació.

Per això, els reglaments que regulen les competicions de navegables radiocontrolats miren de tenir en compte tots aquests punts i valorar com cal les solucions més o menys enginyoses que s'han aplicat per resoldre-les.

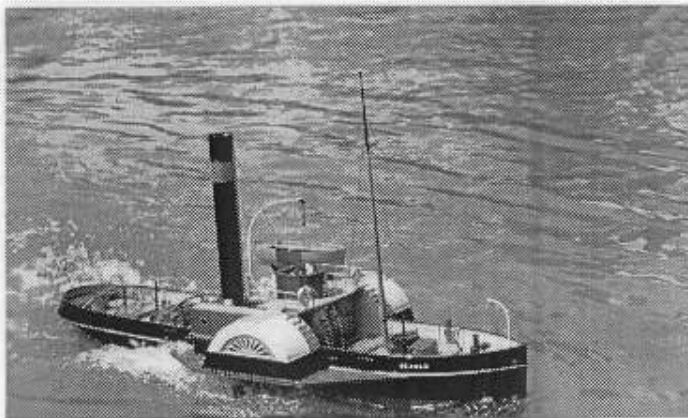
Donada la circumstància que hi ha dues autoritats mundials en aquesta matèria —UIM/Union International Motonautique/ Federació Mundial de Motonàutica i NAVIGA/ Federació Mundial de Modelisme Naval i de l'Esport del Modelisme Naval—, és lògic que els seus reglaments presentin diferències, més o menys importants, segons els criteris

que manifesten cadascuna. Els Reglaments de NAVIGA només proposen dues puntuacions: una en l'aspecte purament estàtic o modelístic de la peça —classificació o prova de presentació—, i un altre d'habilitat de pilotatge, en la que únicament puntua la manya del pilot, que ha de fer passar el seu vaixell per unes portes assenyalades amb boies. Els Reglaments de la UIM són molt més complexos i pretenen fer valoracions molt més rígides, en tots els aspectes ja esmentats. Hi ha quatre criteris/puntuacions diferents: Una prova de presentació —amb això són iguals que en el Reglament de NAVIGA—, en què es valora l'aspecte modelístic, si bé introdueix la possibilitat de participar-hi també amb reproduccions de vaixells fets a partir de caixes de construcció i penalitza, amb un esglaonat decreixent, el valor d'un mateix vaixell presentat repetides vegades a concurs. Una prova de dificultat mecànica, on s'hi contemplen els més diversos aspectes —fidelitat a la propulsió original; enginy per resoldre els problemes i instal·lacions; pulcritud en el treball; qualitat en el funcionament del conjunt de propulsió/comandament; etc.—, un punt de vista que mai no s'havia

tingut en compte. Una prova d'habilitat en el pilotatge—molt similar a la de NAVIGA, si bé que amb circuit especialment pensat per poder emprar-se en piscines en comptes d'haver de cercar plans d'aigua especials—, també amb una maniobra de marxa enrere i atracament en un port. I, finalment, una prova de realisme de navegació, en què s'hi valori el comportament del vaixell dins l'aigua —velocitat a escala, realitat del moviment i navegació, etc.—. Les quatre puntuacions se sumen —NAVIGA en suma només dues— per tal d'obtenir el resultat final.

Com hem pogut observar, la comprensió del problema de la reproducció d'un vaixell és molt més acurada en el Reglament de la UIM que no en el de NAVIGA, encara que la verdadera dificultat del Reglament de la UIM ve donada pel fet de disposar d'un nombre suficient de jutges experts.

Si algú està interessat a obtenir els Reglaments de la UIM/Motonàutica a escala —és així com s'anomena aquesta categoria a nivell col·loquial— pot demanar-los directament a la FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MOTONÁTICA- Avda. de América, 33 4º B-28002 Madrid - Telèf. (91) 415.37.69.



Exemple de model propulsat amb vapor viu

Les naus del faraó Sahure

Pau Ribé i Quimasó

Es pot dir que les figures més antigues d'embarcacions que es coneixen, són les egípcies i daten de 3500 anys a. de C. aproximadament. Aquestes pintures i relleus, ja mostren una gran afinitat amb les embarcacions fetes amb papirus que encara s'utilitzen al Nil Blanc.

No és d'estranyar, doncs, que prop de 3000 anys a. de C. aquesta civilització ja tingués unes naus que segons els jeroglífics trobats, expliquen que un faraó anomenat Snofru, envià quaranta vaixells a Biblos, Fenícia, per aconseguir fusta de cedre per a la construcció de naus, perquè Egipte era molt pobre en aquesta matèria.

Això prova que aquella gent, amb mitjans i tècniques que no tenen res a veure amb les d'avui, ja construïen embarcacions per a una navegació d'altura, encara que aquestes naus no es diferenciaven gaire de les que solcaven el riu Nil; la diferència estava en què eren més reforçades.

Respecte a les naus que avui ens ocupen, en tenim una mostra amb les que hi ha esculpides en un fragment d'un baix relleu trobat a la tomba del faraó Sahure, a Abussir, Memphis.

Els jeroglífics d'aquesta tomba, expliquen que l'esmentat faraó ordenà aparellar una esquadra armada de vuit vaixells (els del relleu) 2500 anys a de C. aproximadament. Aquesta esquadra tenia com a finalitat, saquejar les costes de Síria. Continuant la lectura, es diu que aquestes naus varen tornar indemnes, carregades d'objectes valuosos i de captius fenicis.

El baix relleu mostra amb molta claredat els detalls com eren aquestes naus, gràcies també a altres relíquies trobades al llarg de la

història dels faraons, s'ha pogut dur a terme —com s'ha dit abans— una rèplica dels navilis per part dels tallers del Museu Marítim de Barcelona.

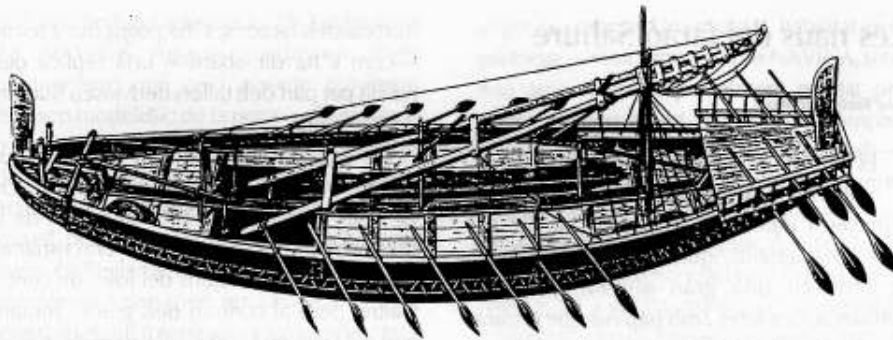
Els egípcis, construïen el folre del buc sense costellam (aquest tipus de construcció va ésser emprada per tots els països de la mediterrània fins ben entrada l'era cristiana), emmetxaven els taulons del folre un contra l'altre, però al contrari dels grecs i romans que col·locaven les costelles després, per als egípcis l'únic reforç del buc eren els baus que sostenien la coberta i algun que altre col·locat al llarg del pantoc.

Per mantenir els taulons del folre amb la corba apropiada i ben comprimits entre si, empraven un enginyós sistema: consistia a col·locar dos grans morrions trenats amb corda, que envoltaven tota la proa i la popa units per una corda gruixuda formada per un conjunt de caps amb una estaca introduïda enmig d'ells, això feia que en girar aquesta anava cargolant el conjunt de caps i produïa una tibantors als morrions que feia que els taulons de folre quedessin comprimits de tal manera, que la banyera que formava el buc tenia una gran impermeabilitat.

Aquest enginy estava muntat damunt dues forques per tal de mantenir-lo enlairat al llarg de la coberta i rebia el nom de TORTOR.

Perquè la tensió dels morrions no arribés a eixamplar la mànega del buc, aquest estava embolcallat per dos caps units per un altre en forma de ziga-zaga, que permetia tensar-los quan s'estirava.

La propulsió era a vela quadrada o a rem, i aquesta hissada per mitjà de la seva verga a un pal doble (bipal), l'arbre era basculant la qual cosa permetia abatre'l quan el vent no era favorable, i atacar la navegació a força de rem sense l'obstacle de la resistència d'aquest a l'aire.



Nau d'altura, del faraó Sahure.

El pal s'abatia per una sèrie de vents col·locats al llarg del pal i tenien una doble utilitat: servir d'estais quan s'inflava la vela i per tirar d'ells quan s'havia d'abatre'l. Per fer més fàcil la basculació, l'arbre era ajudat a baix de la seva enfogonadura, per unes grans pedres que feien la funció de contrapès.

La maniobra del vaixell s'aconseguia per un conjunt d'espardilles col·locades a cada banda de l'aleta del castell de popa.

Aquest tipus d'embarcació no anava proveïda de quilla, cosa molt pròpia de les embarcacions de riu, fet que demostra que la font de les naus egípcies sempre fou el riu Nil.

La roda i el codast sembla que només servien per a lluir-hi els emblemes de la reialesa faraònica: a proa, un ull representant la divinitat que tot ho veia, i a popa, la creu nansada representació de la protecció divina. L'ull a proa va ésser usat per totes les civilitzacions antigues i avui encara es poden veure embarcacions amb aquest símbol.

Per acabar i tenir un bon concepte de la importància de la construcció naval d'aquells temps llunyans, cal llegir l'epitafi d'un funcionari del faraó Thotmes I de 1500 anys a. de C., que diu: manà construir per al seu senyor, una nau de transport de 54 metres

d'eslora per 21 de mànega, per poder transportar dos obeliscs tallats d'un sol bloc a la llunyana pedrera d'Assuan. Un sol d'aquests monstres de pedra feia 30 metres de llarg, amb un pes de 350 tones. Un d'aquests obeliscs encara resta dempeus davant del temple d'Amon Ra. Per tant els dos obeliscs junts tenien el respectable pes de 700 tones.

Aquesta colossal barca, l'arrossegaven 27 embarcacions menors amb 30 rem cadascuna, col·locades en tres fileres.

La representació del fet, és a un gran relleu al temple de pedra de Deir el-Bahari.

Aquestes naus d'aspecte fràgil arribaren a fer llargs viatges. A la vall de Deir el-Bahari també hi ha un temple amb una llarga fila de baixos relleus, representant una expedició de la faraona Hatshepsut, única en la història d'Egipte, germana del també faraó Thotmes II, enviada al llunyà país de Punt, a la recerca de mercaderies com: vori, mirra, banús, mones i gossos llebrers. Aquest país de Punt se suposa que és l'actual Somàlia. Anar d'Egipte a Somàlia i tornar representa una gran quantitat de milles marines, la qual cosa demostra la gran qualitat d'aquests vaixells, en tants anys enrere.

«La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos» i la continuïtat amb la «Cruz Roja del Mar»

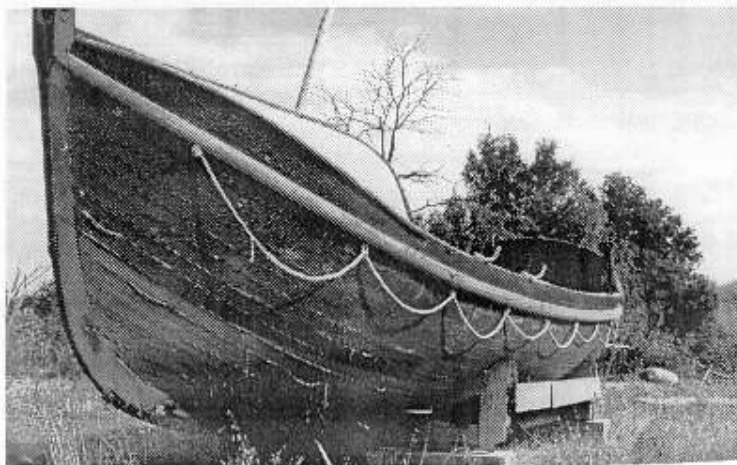
La «Sociedad Española de Salvamento de Náufragos» va ser una Institució benèfica amb l'únic objecte de salvar les vides dels que naufragessin en les costes i rius navegables d'Espanya i de les seves possessions marítimes.

Es va fundar per les gestions realitzades per Martín Ferreiro, que des de l'any 1866 va tenir al seu càrrec l'estadística que anualment publicava la Direcció d'Hidrografia dels Naufragis que van ocórrer en les costes de la Península i les Balears. Ell va pensar en treballar en favor del salvament de Naufragis i va demanar l'ajuda del Almirant Rubalcava. Junts van cimentar les bases de la institució.

Publicats els Estatuts, la Societat va gaudir del concurs de la família Reial, sota el patronat de la Reina Maria Cristina i la protecció de la Infanta Isabel. El seu primer soci protector va ser el Rei Alfons XII.

Constituïda el 19 de desembre de 1880, sota la presidència del Marqués de Rubalcava, Almirall de l'Armada i pels senyors Jacobo Varela, Cesareo Fernández Duro, Martín Ferreriro i Pedro de Novo i Colson, va ser declarada d'utilitat pública per la Llei de 13 de gener de 1887. Se la va anomenar delegada del govern pel servei que l'Estat donava referent al salvament de Naufragis. Així es va fer càrrec del 7 bots mixtos (de rem i de vela) insubmergibles de 13 que l'Estat posseïa adquirits a Anglaterra.

Anys abans l'Almirall Miguel Lobo va fer les gestions necessàries per a que s'organitzés un servei oficial de Salvament Marítim, aconseguint que pel Ministeri de Foment es comisionés a l'inspector Lucio del Valle per a adquirir el material de salvament. Es va encarregar al fabricant d'Anglaterra Sr. Forrest 13 bots iguals als emprats per la Royal National Lifeboat Institution. Aquest bots, que ja es trobaven l'any 1859 a l'Estat Espanyol, es van entregar des de l'any 1861 als comandants de marina de les principals poblacions marítimes, on van quedar poc



Bot de rem mixt (de vent i vela) "Almirante Pavia" de la Junta Local d'Almeria. Foto: Joaquin Delgado.

menys que arruïnats, per problemes administratius i manca d'iniciativa.

Aquests 7 bots, que ja comptaven amb mitja vida, donats pel Govern a la societat a partir de l'any 1884-5, van ser assignats a les juntes d'Algecires, Almeria, Barcelona, Dènia, Huelva, Palamós i Tarragona.

La Societat va adquirir el compromís de mantenir aquests 7 bots en servei actiu, reposant els donats per l'Estat que fossin exclosos, a canvi de percebre una quantitat anual pel seu sosteniment consignada en pressupostos, que va ser de 40.000 pts.

Constituïda la Societat, amb Junta Central a Madrid, van constituir-se un seguit de juntes locals en tots els ports i punts de les costes d'Espanya. La Central remetia els diners per la creació de les estacions de salvament, les casetes i material necessari per a totes les seves juntes locals, ja que aquestes amb la seva petita recaudació no tenien suficient pel

seu sosteniment. Les Juntes Locals només es veien obligades a rendir comptes de la inversió de les seves entrades, en canvi eren completament autònomes per administrar-se i invertir les seves entrades particulars dintre els Estatuts i reglament de la Societat.

La S.E.S.N. es va diferenciar de la resta de Societats de Salvament en una clàusula fonamental de la seva constitució. Aquesta determinava que totes les seves Juntes Locals poguessin gaudir d'autonomia administrativa i econòmica com de poder elegir entre els seus socis la directiva i portar els fons de la seva recaudació. Les Juntes Locals van tenir el deure de consultar a la Central, al seu Consell Superior, sobre les compres importants a efectuar, com també remetre el balanç anual de despeses i ingressos, llista de socis, inventari del material i sobretot informar dels naufragis i salvaments en que havien intervingut.

El preu del material que va utilitzar va ser el següent:

—Per a una Estació de Bot i Llança-caps:

*Caseta amb rampa de llançament: 10.000 pts.

*Bots Salvavides:

—Mixt (de rem i vela) Insubmergible: 6.000 pts.

El preu d'aquests Bots Salvavides, construïts per Miquel Corbeto, va ser durant uns trenta anys de 6.500 pts, fins que va culminar el seu IIIr projecte sobre els Bots Automòbils. Dintre de la classificació de bots mixtos Corbeto va construir de primeríssim ordre (de 11 m d'eslora), de primer ordre (10 m), i de segon ordre (8 i 7 m).

—Automòbil: els del 1r i 2n projecte de bots a Motor van costar unes 15.000 pts. Els del 3r projecte van costar 30.000 pts. A partir de l'any 1927 la Societat va donar l'ordre de construir només els Bots automòbils del IIIr projecte per a totes les estacions de Salvament.

Miguel Corbeto, constructor dels bots salvavides de la S.E.S.N. (1888-1930). Foto: Boletín de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, gener 1916, núm. CCCXLI.





Rèplica constructiva del bot mixt "Francisco Gorostidi". foto: Antoni Rodríguez

*Llança-caps: sistema Spandau amb 12 coets 3.000 pts.

*Material secundari de l'Estació: 1.000 pts.

*Despeses anuals d'entreteniment: 1.500 pts.

—Per a una Estació de Llança-caps:

*Caseta: 1.500 pts.

*Llança-caps sistema Spandau amb 12 coets 3.000 pts.

*Despeses anuals d'entreteniment: 150 pts.

També va haver-hi les despeses de les maniobres i exercicis que s'efectuaven amb els bots i els llança-caps, i els sous als Patrons dels bots salvavides de les Juntes Locals que no hi podien amb els seus propis ingressos. La Junta Central també va invertir els seus fons en Medalles d'Or, Argent i Bronze, com en quantitats en metàl·lic, per recompensar als

salvadors dels naufragats. En medalles de cooperació pels que contribuïen amb mitjans indirectes i en socors i jubilacions als Patrons dels bots, i a les seves vídues i òrfes, dintre de determinades circumstàncies.

D'aproximadament unes setanta Juntes Locals i de Districte només unes deu van comprar el seu material i van costejar el seu entreteniment. La resta de les Juntes van ser sostingudes per la Central. A la pràctica l'autonomia que van gaudir va servir únicament per impedir que el Consell Superior nomenés les seves directives. Aquesta va ser una autonomia innecessària ja que durant l'existència de la Societat la central no va obtenir diners procedents de les seves juntes, ni els que posseïen les juntes que es van disoldre, ja que el Consell Superior ordenava que aquests diners es dediquessin a l'adquisició de material per a una altra junta

local necessitada. En definitiva poc va ser el capital que va disposar la Central per poder posar al dia el material de salvament a partir dels anys 30.

Les Juntes Locals i de Districte, amb Estació de Bots Salvavides durant l'existència de la Societat, van ser les següents:

Alcúdia, Algecires, Almeria, Atmella, Avilés, Barcelona, Bayona (Vigo), Cabo de Palos, Cadaqués, Cádiz, Calafell, Candas, Cartagena, Ceuta, Ciutadella, Corcubión, Corunya, Dènia, Garrucha, Gijón, Huelva, Eivissa, Jávea, Las Aguilas, L'Escala, La Línea de la Concepción, Larache, Laredo, Lequeito, Luarca, Llanes, Maó, Mataró, Màlaga, Mazarrón, Melilla, Motril, Muros, Palamós, Palma de Mallorca, Peñíscola, Ponce, Portugalete, Puebla del Caramiñal, Puerto de

Cabras, Port de la Selva, Port de Sta. Maria, Puerto Rico, Ribadeo, Roses, Salines, Sant Carles de la Ràpita, Sant Esteban de la Pràvia, Sant Feliu de Guixols, Sant Juan de Puerto Rico, Sant Lucar de Barrameda, Santander, Santurce, Sant Sebastià, Sevilla, Sitges, Tarifa, Tarragona, Torredembarra, Torreveja, Tortosa, València, Vilanova i Geltrú, Villagarcía, Villajoyosa, Vinarós, Viveiro...

Els salvaments de naufragats realitzats per la Societat, fins el 5 de juliol de 1971, van ser de 18.791 persones, 16.723 van ser salvats i 2.068 van ofegar-se. Les medalles de premi d'Or donades van ser 25, d'Argent 1162 i les de Bronze 3.680. Les medalles de Cooperació d'or van ser 15, d'Argent 82 i de Bronze 67. Els premis en metàl·lic van ser de 307.952,50 pts.

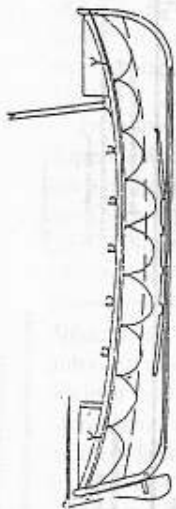
Bot automòbil «Conde de Guadalhorce», Fornells, Cala Galdana. Foto: Antoni Rodríguez.



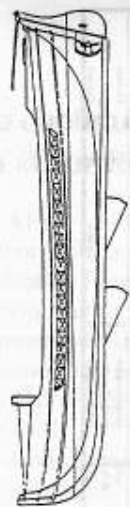
QUADRE TIPOLÒGIC DELS BOTS SALVA-VIDES DE LA S.E.S.N.



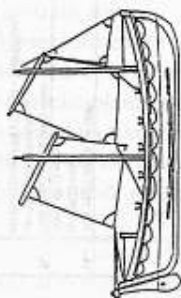
Bot salva-vides anglès comprat l'any 1853.
construït per James Beiching, San Sebastià.



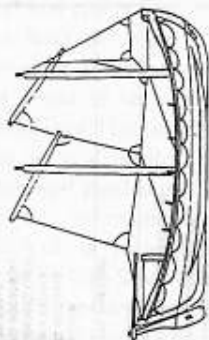
Bots salva-vides anglesos, comprats entre 1859 al 1865.
En servei a partir de 1884.



Bot salva-vides "MARTIN FERREIRO". Modificació del
construït per Corbeto l'any 1907.



Bot mixte "MIQUEL DE BOHERA".
Sant Feliu de Guírdols (1897). Segueix
el model anglès de Buret i Cia.



Bot mixte de tipus Corbeto. D'aquest tipus, es
deriva el projecte d'un Corbeto de bots
automòbils "ARIAS DE MIRANDA". Posteriorment
el "GERMAN DE CASTRO" i "MARTIN DE
ACQUIRRE" van ser modificats a bots automòbils.
Javea (1933) i Caragena (1935).



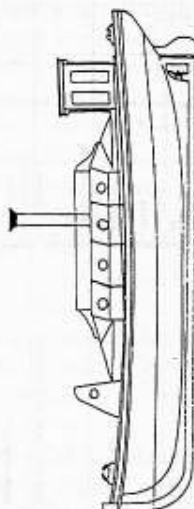
Bot de rem "MANUELA
ARTIMES" Torredembarra
(1907). Construït per Corbeto.



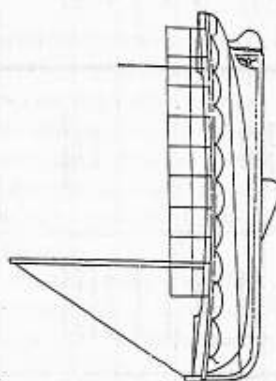
Llanxa - bot salva-vides "MIQUEL
DE ACQUIRRE". Cadaqués (1885).
Construït per Bosch i Jorba.



III Projecte de bots automòbils Corbeto (1925-1930).
Model de drassana "MARTIN FERREIRO"



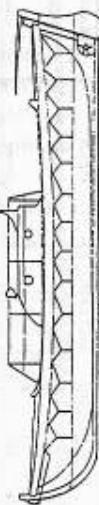
Falsa "OTALORA". Cedida del Govern. A Tortosa l'any 1922.



I Projecte bot automòbil construït per Corbeto,
l'any 1906, Portugalete, Cadis i Tortosa.



Ballenera salva-vides "VALERO DE PALMA". Javea



Bot salva-vides "CAPITAN CEBREIRO". Vivero (1947).
Construït per les drassanes Bilbainas de la S.E.C.N.



Xalana salva-vides "JULIAN DE SALAZAR". Sant Sebastià (1916).

La continuïtat de la S.E.S.N. en la «Cruz Roja del Mar».

A l'any 1.971 la Societat va fer el seu últim intent amb la «Cruz Roja Española», que comptava en aquell moment amb una petita secció nàutica. El president de l'Assemblea Suprema de la «Cruz Roja», el Comte de Toreno, va ser nomenat president de la Societat en la Sessió Superior del 24 de febrer de 1971.

Amb la intenció de reorganitzar el servei de salvament de naufragats el president va visitar la R.N.L.I. acompanyat del contralmirant Enrique Amador Franco i Juan Antonio Tormo Sanz els dies 22 al 28 de juny de 1971.

En la sessió de la Junta General i Consell Superior Anual de la Societat, celebrada el dia 5 de juliol de 1971, el Comte de Toreno va explicar les dificultats legals de fusionar les dues institucions. Va donar com a solució la creació de la «Cruz Roja del Mar» i el nomenament de president al contralmirall Amador. En aquesta sessió es va acordar autoritzar que el material i instal·lacions de la Societat fossin operats per la «Cruz Roja del Mar», sense que la Societat perdés en cap moment la seva propietat. Així mateix es va acordar que el capital de la Societat fos utilitzat per modernitzar els Bots Salvavides i la resta de material de salvament de la societat. També es va acordar presentar un projecte de modificació dels estatuts de la Societat en la propera junta general a cap d'un any.

Aquests acords havien de ser sotmesos a la subsecretaria de la Marina Mercant per salvar els problemes de caràcter jurídic plantejats pels textos dels Estatuts. Es va donar un vot de gràcies i un altre de confiança al President per a que organitzés la col·laboració entre ambdues entitats.

En aquesta mateixa sessió el Comte de Toreno va donar la paraula al contralmirall Amador, que va explicar els futurs plans del

servei de salvament que s'havia d'organitzar: la creació del 1r comitè provincial de la «Cruz Roja del Mar» a la Corunya i de l'ajuda que tots els organismes provincials i entitats particulars hi havien promès.

Es volia crear una Estació-Pilot que donés pas a la creació d'altres a tot el litoral d'Espanya.

Com a conseqüència de la visita realitzada a l'Anglaterra, la R.N.L.I. va enviar a la Corunya les dues últimes embarcacions de salvament durant els seus períodes de proves. Aquestes embarcacions, del tipus "Solent" i "Aron", van permetre establir un grup de voluntaris a la Corunya que obtingueren la instrucció necessària. Es van adquirir dues embarcacions neumàtiques de les utilitzades per la Institució Anglesa, de 16 peus d'eslora, com a auxiliars d'aquesta estació de salvament.

A partir d'aquí els esdeveniments van ser els següents:

—Circular del 27/11/1971 del Sr. Amador, president de la nova «Cruz Roja del Mar» al subsecretari de la Marina Mercant: va exposar les limitacions pressupositives de la Societat per a poder actualitzar el seu material de salvament per garantir un servei a l'alçada de l'època.

—Reunió de la Societat celebrada en febrer de 1.972: el President, Comte de Toreno, va proposar la ràpida integració en la «Cruz Roja del Mar». Aquesta proposta va ser acceptada el mes següent per l'Assemblea Suprema de la «Cruz Roja Española».

—Circular núm. 1 de la Societat, abril de 1.972: es proposava la integració dels membres del Consell Superior a la «Cruz Roja del Mar» per la gran tradició i experiència en l'organització de salvament.

A partir de l'any 1972 el desenvolupament dels esdeveniments de la Societat va lligat a la creació de la «Cruz Roja del Mar». Exposarem els esdeveniments:

Al desembre de 1972 es va constituir la Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar». En

aquesta van integrar-se diversos membres de la Societat. Els més importants van ser els senyors Vicente Olmo Ibañez, Vicepresident de la Societat i President de la Comissió Executiva. En relació a Catalunya el senyor González Isla, President de la Junta de Districte de la societat a Barcelona.

Al l'any 1973 la Societat estava integrada, en una situació de fet no pas de legal, en la «Cruz Roja del Mar». Així els membres de les juntes d'amb dues entitats havien de ser els mateixos. En un principi va haver-hi resistència per part dels membres d'algunes juntes de la Societat, però en altres es podia disposar del material. Aquest va ser el cas de la junta de Districte de Barcelona, que amb les 420.000 pts. que disposava es va procedir a l'adquisició i posada en servei de 8 equips automàtics de meteorologia, amb la intenció de cobrir una franja costanera de 160 milles de litoral català. Es volia comptar amb la col·laboració del Servei Meteorològic de l'Aire en la persona del Coronel López Cayetano. Aquest volia disposar de l'antic semàfor del Cap de Bagur, que pertanyia en aquell moment a la Direcció General de Telecomunicacions.

Encara la situació de la Societat estava en l'aire. El Sr. Tormo va informar a la Junta Nacional de la C.R.M. de l'últim avantprojecte de decret. La integració de la S.E.S.N. en la C.R.M. no va prosperar a causa de defectes de forma.

Segons el Comte de Toreno al crear-se la «Cruz Roja del Mar» es va acordar que totes les persones de les seves juntes, comissions i càrrecs ho fossim també de la Societat.

La situació de la Societat va ser la d'una existència legal però no pas en relació a les seves activitats pràctiques. Es va veure reduïda a la concessió de les seves prestigioses medalles i recompenses.

Encara continuava viu el seu gran prestigi i tradició però amb la creació de la «Cruz Roja del Mar» la situació actual no era molt lògica. La Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» va acordar no dissoldre la Societat i integrar-

la amb la intenció de donar un eficaç servei de salvament, però s'havia de salvar el problema jurídic.:

—L'article 7è de la Llei de 12.01.1887 va declarar a la Societat associació benèfica i d'utilitat pública, i l'estat es va reservar el dret d'incautació del seu material de salvament, terrenys i edificis que hagués cedit o costejat.

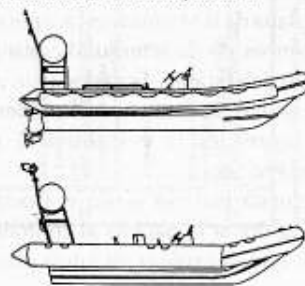
—L'article 49 dels Estatuts de la Societat disposava en el cas de dissolució de la Societat que el material de salvament i oficines, fons i valors, serien entregats a l'estat.

La Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» va voler que la Societat utilitzés els seus fons en l'adquisició de mitjans de salvament com ho havia fet la junta de Districte de Barcelona. Com que els membres de la Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» ho eren també del Consell Superior de la Societat podien decidir amb dret.

La integració de fet anava en marxa, posem el cas de membres de la junta d'Aviles, van arribar a un acord de cooperació amb els de la «Cruz Roja del Mar». Es va pensar que fins no es consolidés les tasques de salvament de la «Cruz Roja del Mar» no s'havia de dissoldre la Societat.

Amb la intenció de fer servir els fons de la Societat, la Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» va acordar adquirir 2 motors per les embarcacions nivell "B" de la Creu Roja de Màlaga, amb l'import aproximat de 500.000 pts. També va acordar, el Consell Superior de la Societat, la demolició de la Caseta de

Embarcacions «Brio» i «Pacífico», nivell "B"



Salvament de Torredembarra, i l'ús del solar a l'ajuntament amb la fi de fer un jardí públic reservant-se la Societat les facultats dominicals sobre aquest terreny.

En aquest any s'estava esperant l'entrega de la «Blanca Quiroga», embarcació de nivell "A" per part de la Societat Francesa de Construccions Navals per a la «Cruz Roja del Mar», com també la Junta Econòmica de l'Assemblea Suprema de la «Cruz Roja Española» va informar sobre la contractació de dues embarcacions més de «Tot temps», la «Guipuzcoa II», i la «Cruz de la Victòria» a la mateixa casa constructora.

—Al any 1974 la Comissió Permanent de la Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» va augmentar l'import de les 4 pensions que tenia concedides la Societat. Es va comissionar al Sr. Montesinos, membre de l'Assemblea Suprema, per a efectuar un estudi sobre la possibilitat de la venda dels fons disponibles de la Societat, i l'adquisició d'altres de major rendibilitat.

També es va reconstruir l'antiga caseta de salvament de la Societat a Castro-Urdiales, a la que va contribuir la Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» amb una subvenció de 25.000 pts.

La Societat de Salvament de Naufragos d'Holanda va invitar a la «Cruz Roja del Mar» a l'exposició commemorativa del 150 aniversari a Amsterdam, del 31 d'octubre al 2 de novembre, i invitació per assistir a la XII Conferència Internacional de Salvament de Naufragos, a Finlàndia en juny de 1975. La Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» va cordar que en el cas de que la Sra. Presidenta de la «Cruz Roja Española» no autoritzés l'assistència de l'Institució a Amsterdam ho faria la S.E.S.N.

Es va donar un nou impuls a la Societat en l'actualització de la seva Comissió de Recompenses, constituïda pels senyors Olomo Ibañez (President), Ruiz Catarineu (Vocal), Pardo de Donlebún (Vocal) i Sánchez de

Neyra (Secretari).

—Al any 1975 van sortir les dificultats de la «Cruz Roja del Mar» en relació a la «Cruz Roja Española». La «Cruz Roja del Mar» volia una solució econòmica per poder realitzar el «IV Plan de desarrollo» per invertir en les embarcacions de salvament.

En el cas que no fos acceptat per l'Assemblea Suprema, La Junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» va considerar com alternativa desistir de la integració de la Societat i canviar a la fórmula de cooperació «Cruz Roja Española»-«Sociedad Española de Salvamento de Naufragos», amb total independència.

En el cas de fracassar les negociacions amb la «Cruz Roja Española», es va pensar plantejar el problema del servei de salvament de naufragos a nivell polític davant la Subsecretaria de la Marina Mercant, el Ministeri de Marina i la Presidència del Govern, a base d'una estreta col·laboració entre la S.E.S.N. i l'administració de l'estat.

Es va afegir a aquesta situació crítica el problema de l'acord, de la «Junta Económica y de Adquisición de la Cruz Roja», d'esborrar el nom de «Cruz Roja del Mar» de les embarcacions de salvament, figurant només el de «Cruz Roja». Aquest escrit com d'altres fets van vulnerar les «Normes Provisionales para el funcionamiento de la Cruz Roja del Mar». Això feia la situació completament inviable. La junta Nacional de la «Cruz Roja del Mar» va acordar com a possibles solucions:

—1r. La creació d'una Associació «Cruz Roja Española»- «Sociedad Española de Salvamento de Naufragos», per a un recolçament mutu.

Embarcació nivell "A".



—2n. Revitalitzar la S.E.S.N. amb el recolçament econòmic del «IV Plan de Desarrollo» i d'altres col·laboracions que poguessin aconseguir, creant l'unitat naval de la mateixa amb la col·laboració de L'Armada.

En l'entrevista de l'Almirall Amador, President de la «Cruz Roja del Mar», amb la Sra. Presidenta de la «Cruz Roja Española» es va arribar a la conclusió de clarificar les relacions amb la realització d'un reglament de la «Cruz Roja del Mar», com també el que quedés sense efecte el suprimir el nom de «Cruz Roja del Mar» en les seves embarcacions de salvament.

Encara s'havia de concretar com a molt important l'obtenció del «IV Plan de Desarrollo». En el cas de no arribar a un acord satisfactori de la «Cruz Roja Española» s'havia de preparar l'acció concertada entre l'Administració de l'estat (Subsecretaria Marina Mercant), la «Cruz Roja Española», amb la seva «Cruz Roja del Mar», inclòs la «Sociedad Española de Salvamento de Naufragos».

Es va donar lectura als Plans d'Activitats, avantprojectes de pressupostos i memòries justificatives de la «Cruz Roja del Mar» i de la «Sociedad Española de Salvamento de Naufragos» per a l'any 1976, ja que ambdues institucions anaven a la part. Es volia el programa de construcció d'embarcacions del Nivell "A", amb càrrec a l'ajuda econòmica del «IV Plan de Desarrollo».

—Al'any 1976 com a més important es va donar a conèixer l'existència en el pressupost anual de la Subsecretaria de la Marina Mercant la inclusió d'una partida de 99 milions per a inversions, equivalent al 10% del 1.000 milions

previstos en 4 anys en el «IV Plan de Desarrollo», dels quals 480 milions corresponien al «Plan de Cobertura de la Cruz Roja», pel que es podia comptar en 1976 amb 48 milions (un 10% del Plan de cobertura) per invertir en embarcacions de salvament.

El «IV de Desarrollo» encara no s'havia aprovat en les Corts, però va ser una de les empentes necessàries per a la continuació de la «Cruz Roja del Mar» en el salvament de naufragos.

De la nostra desapareguda Societat avui només trobem, com a oblit del nostre passat històric recent a Catalunya, alguns d'aquests Bots i Casetes de Salvament, i la intenció d'alguna Associació i Ajuntament en la recuperació d'aquest Patrimoni Marítim mitjançant la creació de museus monogràfics dedicats al salvament.

Catalunya va ser molt important quant al salvament de naufragos, sent el motor de la Societat amb un total de 21 Junes Locals i de Districte dedicades al a aquestes tasques. La gran majoria de les Estacions de Salvament van ser de Bot Salvavides. (Veure quadre sobre els Bots Salvavides de la S.E.S.N. a Catalunya).

Sobre els seus Bots Salvavides mixtos hem trobat conservats a Catalunya el «Miguel de Bohera» i el «Victor Rojas», dels que hem aixecat el plànol i dels que hem fet un estudi de les seves característiques constructives, i la rèplica del «Francisco Gorostidi». També hem trobat altres Bots a la resta d'Espanya com els Bots Automòbils «Fornells», del qual hem aixecat també el plànol i hem fet l'estudi del «Guipuzcoa» i del Bot mixt «Almirante Pavia».

Esperem que amb la publicació d'aquest article es pugui contribuir a la salvaguarda del nostre patrimoni marítim i, alhora, poder anar a la recerca d'altres possibles bots salvavides que fins avui dia es conservin.

Aquest article està dedicat a la S.E.S.N. i a la gran tasca humanitària del salvament de naufragos realitzada pels seus membres.

DOMINE, SALVANOS PERIMUS

Embarcació nivell "A".



Visita del USS «La salle»

Albert Campanera i Rovira

Arbolant l'ensenya del VA (vicealmirall) Donald L. Pilling, recentment nomenat pel càrrec de Comandant en Cap de la VI Flota, arribà a Barcelona en visita oficial aquest aquest navili, atípic de comandament, amb 649 persones a bord, entre les que s'hi trobaven varies dones.

Originàriament l'USS (United States Ship) «La salle» era un vaixell anfibi, tipus LPD (Landing Port Dock), de la classe Raleigh, en servei des de 1964, similar al desaparegut «Galicia» L31 de l'Armada Espanyola. Fou transformat en AGF (Auxiliary Guided Fleet), és a dir, en vaixell de comandament l'any 1972, al Arsenal de Philadèlphia, potenciant bàsicament les seves comunicacions, i novament modernitzat entre 1993 i 1994.

Cal tenir en compte que un vaixell d'aquestes característiques —14.600 tones a ple cargament, i unes dimensions de 158,4 x 25, 6x6, 4m— ofereix àmplies possibilitats

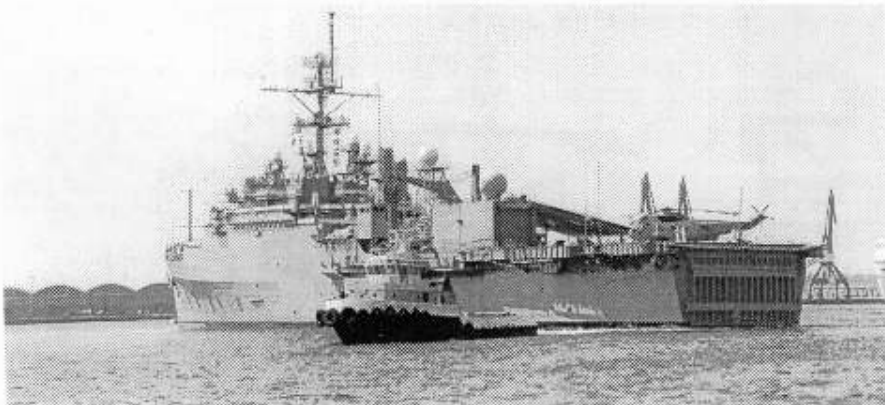
de servei, destacant la senzilla i pràctica utilització del seu dic, embarcant en el seu interior una gavarra d'oficines i serveis pràcticament a la mesura, amb la qual cosa la reconversió al seu primitiu «rol» és molt fàcil.

En el historial com LPD, compta haver servit d'ensenya a l'«Atlàntic Fleet Amphibious Forces», en les crisis Dominicana i Cubana. L'any 1966 participà en la recuperació de la càsula «Gèmini» i, el 1969, col.laborà en els assaigs a bord del primer prototip d'avió AV-8 «Harrier» (Vertical Stol Take Of Landing). Com AGF actuà de vaixell ensenya per la «Commander Midle East Force», actuant a Bahrain, Índic, etc., sumant més de 55.000 milles navegades.

L'any 1979 recolzà l'evacuació de civils des de Bandar Abbas, en el Golf Pèrsic. Però, fou en el maig de 1987 on es distingí especialment, auxiliant a la fragata USS «Stark» FFG 31 (Guided Missile Frigate), que havia estat tocada per un míssil irakià, de fabricació francesa (Exocet).

Durant la invasió de Kuwait i subsegüents operacions, va nèixer el seu toldo característic

El USS «La Salle», disposant-se per la maniobra d'atrancament

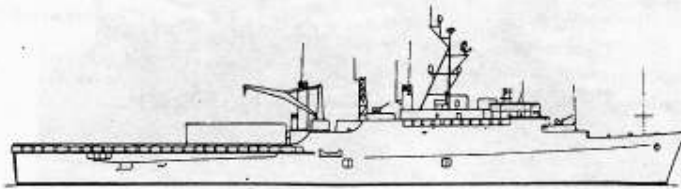


de protecció solar, mentre s'encarregava de controlar i coordinar, amb l'ensena de Commander, la «Maritime Intercep Force», éssent el primer vaixell dels EE.UU. que, el 12 de març de 1991, entrà en el port de Kuwait alliberat, tornant al EE.UU. a finals del mateix any.

Finalitzades les obres de manteniment, el 8 de novembre de 1994 fou designat com a vaixell admirall de la VI Flota, rellevant en aquesta funció al veterà creuer llença-misils USS «Belknap» CG 26 (Guided Missile Cruiser), que passà directament a la reserva.

Preguntat el VA Donald L. Pilling sobre l'actual situació a l'ex-Iugoslàvia i, especialment, sobre l'embargament d'armes de la zona, destacà l'eficàcia del bloqueig naval, poguent-se observar en el CIC (Control Information Combat) l'actual desplegament tàctic de la OTAN en la Mar Adriàtic, que comprès des d'una força de portaavions CV (Carriers), a una altra de submarins nuclears estratègics SSBN (Submarine Ship Ballistic Nuclear), que ens estava de fer-ne cap comentari.

USS «La Salle», AGF3.



Visita a Barcelona d'un vaixell-escola Siria

Albert Campanera i Rovira

En el transcurs del seu anual creuer d'instrucció, arribà per primera vegada al nostre port el vaixell-escola de la marina de guerra de la República de Síria, el «ALASSAD».

Aquest vaixell —interessant per la seva nacionalitat—, cridà l'atenció per la matrícula civil, tractant-se d'un carguer «roll on/roll off» —en argot mariner «ro-ro»—, transformat ara en vaixell-escola al servei del Col·legi Naval ubicat a Latàkia, i que el dirigeix el Contra-Almirall Abdul-Hamid Yusef.

Les característiques principals d'aquesta nau són les següents: Desplaçament 3.500 tones apc (a ple carregament), amb unes dimensions de 105 x 17, 2 x 4 m., considerada com una de les més grans d'aquell país.

La propulsió obeeix a 2 motors dièsel, amb exhaustacions independents que impulsen dues hèlices principals, més dues altres de laterals cap a proa per poder manobrar en espais reduïts.

La seva velocitat màxima està declarada en 16 nusos, amb una autonomia de 12.500 milles, mancada de sofisticació i armament, però la seva distribució i amplària li permeten ajustar-se a diversos rols en funció de les circumstàncies com, per exemple, de minador.

Amb capacitat per allotjar a bord 250 persones, en aquest viatge en portà 242, de les quals 95 són cadets.

El vaixell fou construït en les drassanes «Polnocny», de Gdansk, famoses pels aldarulls dels anys 70, éssent botat el 18 de febrer de 1987 i entregat a la marina síria l'any següent.

És una construcció típica, obeint a la tecnologia de l'Est, forta i senzilla, però inspirada en la tècnica occidental, a un preu molt més competitiu.

Durant els dos mesos d'aquest creuer, féu escales en els ports de Latàkia, Alexandria, Túnis, Nàpols, Barcelona, Alexandria i Lakàtia —de tornada—, havent navegat per segona vegada per aigües de la Mediterrània Occidental.

Com és natural, el comandament del vaixell oferí una roda de premsa a bord, comentant que la marina de la República de Síria no té, de moment, projectes de modernització ni d'expansió, efectuant el manteniment del seu material —pràcticament d'origen soviètic

en la seva totalitat—, utilitzant les instal·lacions d'un dic sec a Latàkia i Tartus, salvant rares excepcions, com poden ser-ho les bateries dels submarins tipus «Romeo», que continuen important-se de Rússia, insistint, però que la seva marina és una força de caràcter defensiu, com es demostra en la classe i quantitat dels efectius.

Finalment, es comentà com una curiositat, que els vaixells de guerra siris no porten noms d'identificació, salvant algunes excepcions, sinó que ho fan utilitzant un sistema numèric on el primer dígit especifica el tipus de nau i el segon dígit l'ordre.

També ens cridà l'atenció que, referint-nos a les divises, aquests són iguals per les tres armes, variant només el color de fons de les xerrateres: negre, per la marina; blau, per l'aviació i verd, per l'exèrcit de terra.

El ro-ro "Al Assad", sortint de Barcelona, després de la seva visita oficial.



La pèrdua del «Maria Assumpta»

Va ésser notícia a la premsa i a la televisió: el darrer dia del mes de maig de l'any passat ens vàrem assabentar del trist final d'aquesta popular embarcació, construïda a les drassanes de Badalona l'any 1858 i, per tant, era un dels vaixells més antics i que encara navegava a l'estavellar-se a les costes de Cornualles, al SW d'Anglaterra.

Aquesta polacra i goleta de dos pals i un tonatge mitjà, tenia una eslora de 38,1 m. i havia estat construïda pel mestre d'aixa d'Arenys de Mar, en Nicolau Pica i Vila, utilitzant el pi groc català, per encàrrec de l'armador Josep Isern, d'El Masnou, que també en va ser el seu primer capità.

El «Maria Assumpta» fou destinat al transport de mercaderies en travessies atlàntiques —Buenos Aires va ser el seu primer port de destinació—, canviant de mans i de matrícula en diverses ocasions: Barcelona, Villagarcía de Arosa, Palma de Mallorca... sovintejant rutes de Llevant i les Balears.

L'any 1978 restà amarrat a Màlaga i, quan semblava li havia arribat al seu

desballestament, l'any 1980, un anglès anomenat Mark Lichfield, de la «Companyia Yale Fleet», de Kent, el rescatà per un preu ridícul.

Després d'una important tasca de reconstrucció a les drassanes de Barbate (Cadis), l'any 1982 va tornar a navegar, éssent matriculada a Liverpool —Caserna General dels Aliats durant la batalla de l'Atlàntic 1939-1945—, des d'on feia breus creuers com a vaixell escola per a particulars i institucions.

També senyalarem la seva participació en el rodatge de la pel·lícula «El senyor de Ballantrae», l'any 1953.

Aquesta circumstància ens permet reviure-la i, si mai més no la podem tripular, almenys les citades imatges cinematogràfiques ens ajudaran a mantenir memòria del seu navegar...proa a la mar...empopada al vent...

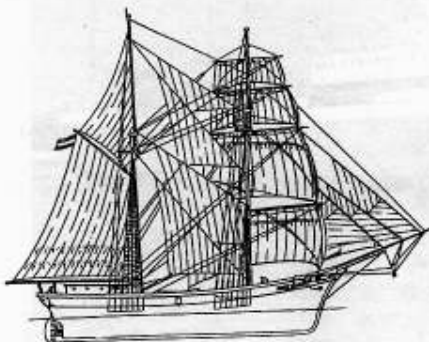
Albert Campanera i Rovira

Òbit del senyor Jordi Riba i Arderiu, antic president de l'Associació

Mitjançant aquestes línies, deplorem fer la luctuosa tasca d'assebentar a tots els socis amics i simpatitzants, l'òbit del nostre volgut i antic President Jordi Riba i Arderiu, el passat dia 17 de Gener.

De'n Jordi, poques coses podem afegir que no siguin ja conegudes per tothom; per això aquesta Associació i en especial aquelles persones que el van conèixer i tractar, envers la mar i la terra, podem dir que guardarem d'ell el ferm record que el seu treball i bona voluntat tantes vegades va manifestar al front de l'Associació.

El «Maria Assumpta».



Modelisme

«Model Shipwright»
 n° 93 Settembre 1995.
 Cook´s «Endeavour» 1768.
 Dundee steam whalers.
 Ms «Stirling Castle»
 Russian First
 Rate «Zachary and Elizabeth».
 Free plan: Steam tug «Corinda» 1913.
 Conway Maritime Press.
 33 John Street-London.
 WC 1N 2AT - Anglaterra.

*«Documenazioni disponibili
 sopra quasi tutta la Marina
 Militare italiana»*
 LLibre expofés per a modelistes.
 Associazione Navimodellisti
 Bolognesi -Casella Postale,
 976 -40100 Bologna - Itàlia.

Etnografia

«The archaeology of Boats and Ships»
 Dr. Basil Greehill with
 Prf. John Morrison.
 Conway Maritima Prees.
 33 John Street
 London, WC1N 2AT - Anglaterra

«Captain Cook´s Endeavour»
 Karl Heinz Marquardt.
 Conway Maritime Press.
 33 John Street
 London, WC1N 2AT - Anglaterra

Marina de Guerra

«The Ottoman Steam Navy»
 Bernd Langensiepen & Ahmet Gülerüz.
 Conway Maritime Press.
 33 John Street
 London, WC1N 2AT - Anglaterra

«Warship 1995»
 Editat per John Roberts.
 Conway Maritime Press.
 33 John Street
 London, WC1N 2AT - Anglaterra

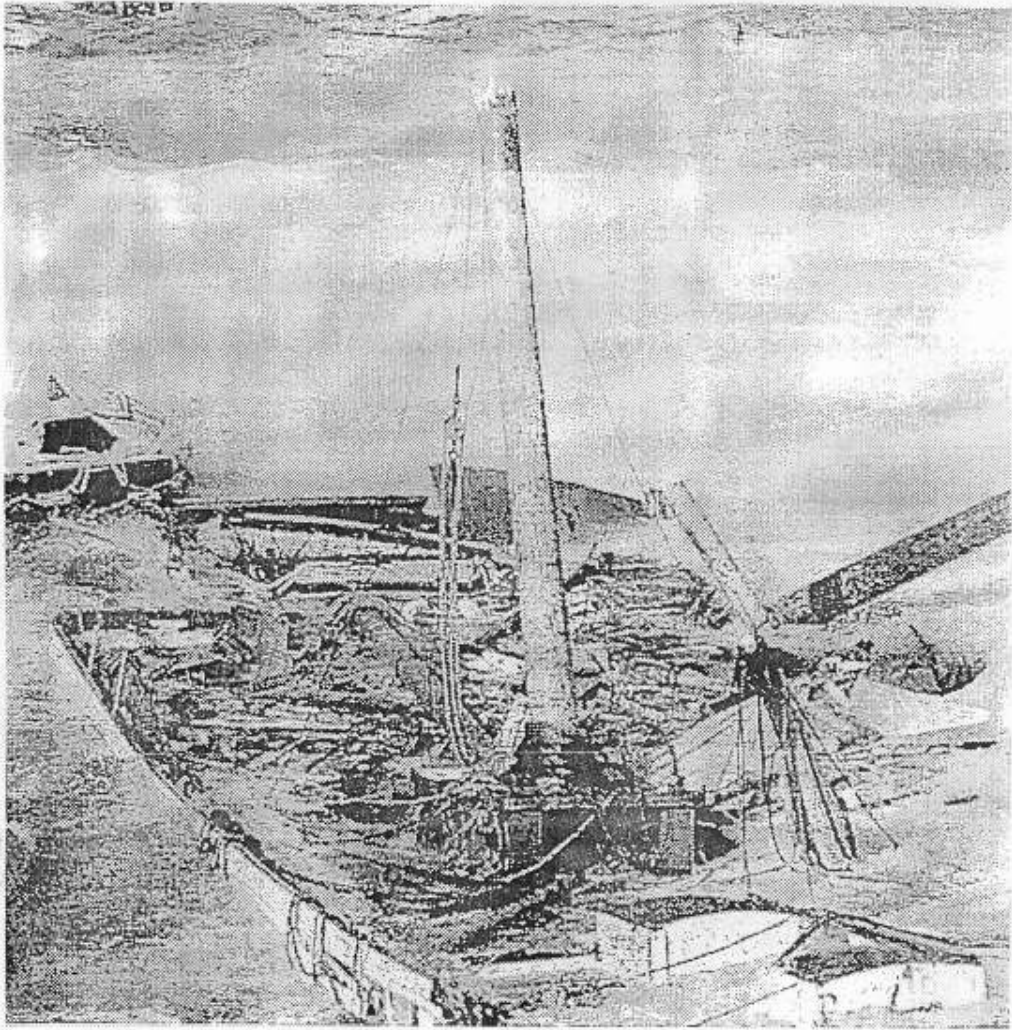
«Sumner-Gearing Class-Destroyers»
 Their Design, Weapons and Equip,emts
 Robert F. Sumrall.
 Conway Maritime Press.
 33 John Street
 London, WC1N 2AT - Anglaterra

«Buques de la Armada Española»
 Los años de la post-guerra.
 Juan Luis Coello Lillo.
 Ediciones Aldaba - Madrid - 1995

«Marine Militare Italiana - 1946»
 Aldo Fraccaroli.
 Tuttostoria -CP 395 -
 43100 Parma - Itàlia

«Uomini Sul Fondo»
 Giogio Giegerini.
 Storia del Sommergebilismo
 italiano dalle origine a oggi.
 Tuttostoria - CP395
 43100 Parma - Itàlia

«Sommergebili in guerra»
 Erminio Bagnasco.
 Tuttostoria - CP395
 43100 Parma - Itàlia



III
ASSOCIACIÓ AMICS MUSEU
MARÍTIM DE BARCELONA