

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Sirga

II Etapa. núm. 16 març 2002



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Resumen

- 3 Editorial
- 4 La voz del Museo
- 5 El navio Vasa (II)
(Isidre Oliveras)
La historia de este extraordinario vestigio del s. XVII, el navio de guerra más costoso y decorado que se construyó en Suecia.
- 7 Navegando por alta mar, a bordo del laúd *Santa Espina* (I)
(Antoni Clapés)
Travesia étnico-cultural desde Calella de Palafrugell a Mahón. Viaje de cabotaje solo a vela y remo, para transportar una saca de enebrina y un fardo de tapones de corcho, recordando como lo hacían nuestros abuelos.
- 9 Camins de mar
(Artur Maria i Garriga)
La barca vella
- 10 Un Museo Naval en Les Saintes
(Antoni Rodríguez Fernández)
Descubrimiento de un museo naval a la isla de Les Saintes en las pequeñas Antillas
- 12 Una visita al portaaviones *Charles de Gaulle* (I)
(Albert Campanera)
Relato de esta interesante visita por uno de los pocos españoles que consiguieron visitarlo.
- 16 Visitas
(Pau Ribé)
- 17 Noticiero y Bibliografía del Museu

Resum

- 3 Editorial
- 4 La veu de Museu
- 5 El vaixell Vasa (II)
(Isidre Oliveras)
La historia d'aquest extraordinari vestigi del s. XVII, el vaixel de guerra més costos i adornat que Suècia construí.
- 7 Navegant per alta mar, a bord del llaüt «Santa Espina» (I)
(Antoni Clapés)
Travessia ètnica-cultural des de Calella de Palafrugell a Maó. Viatge de cabotatge només a vela i rem, per transportar una saca de ginebró i una paca de taps de suro, recordan com ho feien els nostres avis.
- 9 Camins de mar
(Artur Maria i Garriga)
La barca vella
- 10 Un Museu Naval en Les Saintes
(Antoni Rodríguez Fernández)
Descobriment d'un museu naval a l'illa de Saintes a les petites Antilles.
- 12 Una visita al porta-avions *Charles de Gaulle* (I)
(Albert Campanera)
Relat d'aquesta interessant visita per un dels pocs espanyols que aconseguiren visitar-lo.
- 16 Visites
(Pau Ribé)
- 17 Noticiari i Bibliografia del Museu

Las entidades o interesados en cualquier artículo de esta publicación en lengua castellana, pueden solicitarlo a nuestra Asociación con sede en el Museo Marítimo de Barcelona. Avda. de les Drassanes s/n 08001 de Barcelona

* * * * *

Foto portada: Maqueta de la goleta de velatxo *VOLCHITSA* de nacionalitat Russa construït a San Petesbourg l'any 1992 Maqueta construïda per senyor Lluís Rovira

EDITORIAL

Novament tornem a posar-nos en marxa per estar amb vosaltres després d'uns mesos sense editar la nostra revista SIRGA.. Per què aquesta tardança relativament curta? Evidentment no és culpa de l'organització ni de nosaltres, ja que el nostre anhel és tenir sempre un contacte permanent amb els nostres associats i simpatitzants, i SIRGA és el cap que ens uneix, però circumstàncies imprevistes han fet que de moment aquesta suspengués el tiratge durant un temps no gaire llarg.

Voldria amb aquest editorial fer palès l'agraïment de l'actual Junta, als que fins al final de l'any 2000 van ser els qui s'enfrontaren amb la costosa tasca de dur a terme l'edició de SIRGA durant molt temps, els amics i associats senyors Toni Rodríguez i Albert Campanera, gràcies pel vostre treball.

Consell de redacció:
Pau Ribé i Quimasó
Washington Garcia

Diseny i maquetisme:
Equip revista SIRGA

Edita:
AAMMB, Museu Marítim
de Barcelona.
Agda. de les Drassanes s/n
08001 Barcelona

Impressió: Vilaró Serveis
integrals d'impressió, S.L.

Depòsit legal:B-43.531-02

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

Durant l'any passat sols s'ha publicat una única revista, que amb l'afany de fer-la millor també ha tingut certes dificultats i mals entesos.

Però no hem perdut l'ànim i tornem a la càrrega per dur-la a bon port. Procurarem com deien els antics traginers: no entrebancar-nos amb la mateixa pedra.

No és fàcil l'arranjament d'una revista. Veiem com se'n publiquen moltes però, poques continuen, per què això?. Primer, perquè una revista resulti rendible se n'han d'imprimir moltes i aquest no és el nostre cas. Després la necessitat d'articles que siguin plaents al lector, i aprofito l'avinentsa per fer una crida als nostres associats per si coneixen alguna història, anècdota, biografia d'algun personatge, temes arqueològics, en fi tot el que tingui relació amb el mar, ens ho faci arribar, per enriquir els temes de SIRGA i entre tots donar llum a la revista tres o quatre vegades l'any

Aquest és el nostre afany amb el lema «SIRGA son tots»

Pau Ribé i Quimasó

LA VEU DEL MUSEU

Nous vents

Des de fa temps, les veles del Museu Marítim de Barcelona estan rebent vents nous i frescos que ajuden a millorar el rumb de la seva travessia.

En la nostra estructura interna, el Museu s'està obrint cap a l'exterior i potenciant algunes de les seves tasques. El **Centre de Documentació Marítima** ha iniciat la seva singladura. Aquest centre s'ha creat per reunir el màxim nombre possible de fons documentals de caràcter marítim. De moment, ja aplega els fons del Museu Marítim i de l'Autoritat Portuària de Barcelona i esperem que aviat s'incrementi amb noves aportacions institucionals i particulars perquè els investigadors tinguin al seu abast i de la manera més fàcil i accessible el màxim de documentació per realitzar els seus treballs. També s'ha engegat el **Centre de recursos educatius del mar**. Aquest centre, que també és una realitat, treballa per reunir tots els esforços pedagògics que es produeixen a la nostra ciutat per donar a conèixer la cultura marítima barcelonina i de la nostra mar. També s'estan potenciant altres departaments i unitats de la nostra casa. D'entre ells, cal citar el de **Recerca i embarcacions** que té el doble objectiu d'anar recopilant treballs i nova documentació del nostre món marítim i la preservació, restauració i conservació d'embarcacions al llarg de la costa. En l'apartat d'embarcacions ja fa temps que s'ha anat bastint el pailebot *Santa Eulàlia*, el nostre vaixell insígnia que ha iniciat

l'extensió a l'aigua del Museu Marítim. Ara, toca el torn a altres tipus d'embarcacions que l'acompanyin. El bot de pràctics *Pòl·lux* ha estat el primer a abarloar-s'hi. Actualment, estem treballant en el *Calixto Pijuan* una barca d'arrossegament dels anys quaranta per incorporar-la també al nostre estol de mar. Una altra barca d'arrossegament s'incorporarà a les col·leccions del Museu i altres bastiments aniran arrodonint aquesta col·lecció perquè en el futur els visitants del Museu puguin gaudir d'una col·lecció representativa de les diferents tipologies de bastiments que durant el s. XX havien poblat els nostres ports i les nostres mars.

Hem començat les obres

Pel que fa a l'edifici, al mes de març han començat les obres. En aquestes primeres fases, entren en restauració diverses parts les Drassanes. La **façana de mar** és una de les parts triades. Els porxos de Josep Carner seran restaurats i s'hi instal·larà un petit llac que reflectirà l'edifici cap a la ciutat i, al mateix temps, tornarà a fer possible que les aigües acaroinin una altra vegada el nostre edifici, com ho havien fet en altre temps. Les **naus de la Generalitat** també seran restaurades i s'hi habilitarà una gran sala d'exposicions temporals i unes drassanes pròpies per a la restauració i manteniment dels bastiments del Museu a càrrec dels nostres mestres d'aixa. A la **Llotja**, s'hi instal·larà una biblioteca nàutica especialitzada i altres serveis. També es rehabilitaran les oficines i altres parts de l'edifici. Tota aquesta remodelació la tindrem enllestida al cap d'un any.

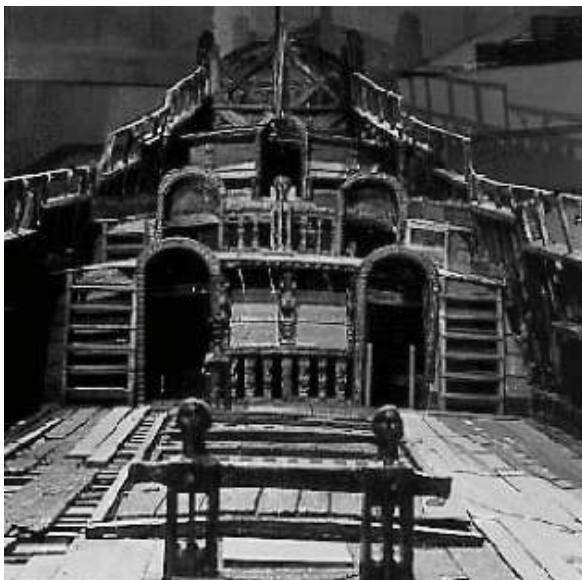


El Vasa (II)

Isidre Oliveras i Parera

En el any 1956, Frazén, aconseguí ubicar la nau de guerra Wasa, quasi dintre mateix del port d'Estocolm i, també aconseguí despertar l'interès nacional en torn a la idea de recuperar el vaixell que, aviat es comprovà, que es trobava en notable bon estat després d'haver estat més de tres cents anys en el fons del mar.

Encomanats per l'optimisme d'en Frazén, i la seva convicció de que seria possible rescatar el buc, les autoritats nacionals i locals, la marina de guerra sueca, els gremis de comerciants i una nació unida de manera quasi unànime, apocaren i estimularen la gran aventura. Gustavo Adolfo VI, llavors Rei de Suècia, que era un erudit arqueòleg, i el príncep Bertil, que es convertí en President del comitè encarregat del projecte de recuperació, posaren tots els millors empenys en la realització del mateix.



Es recaptà prop d'un milió de corones d'una col·lecta a la que hi va contribuir tota la nació. En quant a experiència tècnica i material, el projecte del Wasa rebé dels més diversos sectors, gran part de tot el que necessitava. El recolzament més important, el rebé de la marina de guerra

i sobre tot d'una important empresa sueca de salvament ben coneguda amb el mon, la Neptuno, que s'encarregà a expenses seves de fer la totalitat dels treballs de recuperació. No obstant, la incertesa sempre present en el projecte, hi havia al mateix temps una disposició optimista a córrer el risc, sense el qual la recuperació mai s'hagués pogut realitzar. No obstant hi així, el problema financer fou molt difícil, però d'haver-se realitzat en els nostres dies per cert la dificultat hauria sigut major. Però ¿com es podrà fer el rescat? Fins llavors, mai s'havia tret de la mar un buc tant gran i antic. Les propostes foren moltes e imaginatives: Algú proposà congelar el Vasa en un bloc de gel i deixar que tot ell pugés a la superfície per si sol. Remolcar després el gran bloc de gel en un lloc adequat i deixar que es fongués al sol. Axis sortirà el Vasa. Altra proposà omplir el vaixell de pilotes de pimpóm. Quan hi hagués entrat una quantitat suficient, el buc pujaria sol. La experimentada empresa sueca de salvaments, Neptunbolaget, opinava que lo millor era una tècnica convencional: es passarien gruixuts cables per sota del buc fermats en pontona plenes d'aigua. Al buidar les pontona per bombeig, pujarien i tibarien els cables aixecant el Vasa del fons. La proposta fou acceptada, fent els preparatius per portar-ho a cap. La marina posa vaixells i personal a disposició, i a la tardor de 1.957, els bussos començaren la feina de obrir amb mànega per raig d'aigua túnels per sota del buc. El llot i la grava foren apartats per raig d'aigua a gran pressió, una feina que requeria gran tècnica i molta valentia, ja que tenien que treballar a trenta metres de profunditat i amb una fosquedat absoluta. Els túnels eren tant estrets, que els bussos tenien de entrar i sortir arrossegant-se. Les bigues i taulons i altres restes feien que la mànega d'aire i els cables podien

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

enredar-se fàcilment, cosa que passava molt sovint. Sobre dels seus caps els bussos tenien edemes, un buc de més de tres cents anys, que pesava més de mil tones, amb un llastra de pedres en el seu fons, per lo que no sabien si el Vasa aguantaria sensé. La feina del túnels durà dos anys sense cap accident.



A finals de agost de 1959 arribà la hora del primer aixecament. Les pontones de rescat de la empresa Neptunbolaget foren col·locats per sobre del Vasa, els cables passats per sis túnels es fermaren en les pontones i sense problemes es pogué aixecar del fons l'antic vaixell. El buc va aguantar i el Vasa es pogué pujar en 16 etapes en aigües menys fondes, però deixant-lo per sota el nivell de l'aigua, ja que per treure'l a fora de l'aigua, primer s'havia de calafatar i reforçar tot el buc amb perns de ferro nous que havien desaparegut pel rovell i deixar el casc completament estanc amb la finalitat que al treure el vaixell fora bombejant l'aigua de dins no hi entres la de fora. El 24 d'abril de 1961 quedà tot llest per l'aixecament definitiu, la premsa, la radio, i la televisió

del mon sense estaven allà. Al cap de 333 anys de estar en el fons, el Vasa trencà la superfície de les aigües apareixent a la llum del dia un tros verge del segle XVII. Una vegada la borda quedà fora de l'aigua, es posaren en marxa potents bombes d'enxiquiment i el 4 de maig ja lliure de l'aigua i llot, surà per si mateix i pogué ser remolcat i col·locat sobre una gran pontona on s'hi construï la seva primera estada tota d'alumini que tenia la missió de impedir que la fusta s'escardés.

La experiència del Wasa aportà un cúmul de coneixements tècnics de gran utilitat, ja que es van produir intercanvis molt importants amb el projecta Mary Rose de Portsmouth. Anglaterra, i la Coca trobada al riu Wésser de Bremen

Arribà l'hora, per lo tant, de fer el balanç de la conservació i restauració del Wasa i de les activitats del museu com a tal.

Un esforç pioner en la conservació de la fusta amarada d'aigua. Apart de les dificultats que va plantejar la recuperació, el problema primordial i més agut una vegada recuperat el vaixell fou trobar la forma de conservar aquell immens volum de fusta amarada d'aigua.

Al emprendre la tasca de la conservació, el tècnics s'aventuraren en molts aspectes en un terreny verge. Per impedir que els debats sobre aquestes particularitats tècniques esotèriques es convertissin en una divisió entre restauradors i químics per una part, i conservadors i humanistes, per l'altra, amb les seves irreconciliables actituds i disciplines, es creà en una primera fase un consell tècnic. El mateix estava integrat per experts altament qualificats en diversos aspectes de la conservació, com la tecnologia i la química de la fusta, els polímers, la metal·lúrgia, la ventilació i la construcció naval.

continuarà

Navegant per alta mar a bord del llaüt *Santa Espina*

Toni Clapés i Solano
mariner de la *Santa Espina*



El *Santa Espina* du a bord sis servidors, mariners de tres generacions, que volen sentir, patir i gaudir els treballs i les emocions dels nostres avis i besavis. I també deixar que les fustes amarades pel temps ens diguin a cau d'orella els secrets dels nostres avantpassats.

Hissar, ara ! Les mans prenen la drissa i a força de braços l'antena s'alça, el drap es lliura a la tramuntana i aquesta infla la gran vela a la bona; el car sembla el fre en les regnes d'un cavall, l'escota caçada pel patró recull la força del vent perquè ens dugui mar endins, el timó vibra quan l'arjau l'obliga a prendre al rumb de ses illes i el llaüt llisca sobre les ones obrint un camí d'escuma i per popa l'estela plana ens recorda d'on partim, l'estimada Calella.

Un vaixell ve per l'aleta de babord, la seva velocitat és alta, ens preguntem per la maniobra a fer, la preferència la tenim però?... Tot d'una es deixa caure a estribord i ens passa per popa fent sonar la sirena li contestem amb el corn saludant amb les mans i s'acomia amb dos tocs.

El mar és llarga, les ones s'atansen per popa, ens aixequen sobre el sim i surten per proa rumb a l'horitzó. El vent rotlla a garbí, fent passar el car per sobre el cap de mort, el davant a la ma fermat a la

managueta d'estribord i l'escota canvia de costat. Anem a la bruta.

L'horitzó a popa és una silueta grisa on el Montseny és a punt de submergir-se a la mar, a l'est les ones porten la foscor, al sud el nostre capiròl amunt i avall ens fa camí i a l'oest el sol juga amb els colors i ens pinta la vela de carbasses, vermells i morats inimaginables.

El vent ve de través i el patró mana fer el car, posa popa al vent, un amolla la trossa, hissa l'antena a vessar, dos recullen el car a la base del arbre i basculant l'antena canvien de mura, un passa l'escota per proa i la torna per babord a popa ajudant a caçar-la, altres canvien el davant i l'orsapop, i fermen la trossa a sobrevent, el patró al timó ordena les seqüències a fer i tots ajudant des del primer a l'últim pas.

La lluna acompanya la nostra singladura, quan el sol es pon la coberta s'humiteja i ens posem les jaquetes d'aigua per a passar la nit.

Compartim el menjar que portem i comentem la impressió que ens ha fet la sortida i la progressió de la travessia. S'acorda que a la nit descansin dos en l'interior i els altres a coberta ben abrigats.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU DE MARÍTIM DE BARCELONA

La nit ens envolta, la vetlla és plena de sensacions, el vent bufa continu de ponent, la mar és quasi calma, i el xipolleig de la roda ens recorda que naveguem. El so repetitiu d'una màquina trenca el silenci, tot l'horitzó és negre, el mar ens anuncia que l'home és sobre la seva pell. Una llum apareix per babord i la llanterna verda es llença sobre la barca, qui porta l'arjau és gat vell i suposant que no variarà el rumb per un petit puntet en la pantalla del radar, abat el suficient per deixar-lo passar per proa i ens mana il·luminar la vela amb llanternes. Passat el monstre torna el silenci i al mirar el cel, el puny de pena ens assenyala l'Óssa Major i aquesta la Polar i al seu al voltant tots els estels fan l'ullet a la nostra petita nau que segueix sense soroll la recerca de ses illes.

Els relleus es fan a mida que la son van tanca les parpelles, i ens estirem sobre coberta al peu del arbre. Un instant després aquest ens parla de les màrfegues on descansaven els nostres besavis i de les bodegues plenes d'anxoves de la calada prima i de les xarxes preparades per fer la d'alba.

Neix Venus i com si fossim a la Galleria degli Uffizi gaudim de la seva llum i bellesa, l'albada l'acompanya, la força del vent creix, però la mar és tranquil·la, el sol ens escalfa i sembla somriure al tornar-nos a veure. Cadascú s'empolaina a la seva manera i esmorzem per a estar preparats per la feina que la mar ens encomani.

A mitjan matí els dofins apareixen seguint l'estela i després de mirar-nos se'n van tot saltant per babord. Passa ben prop una gran tortuga que nedant a flor d'aigua alça l'aleta al deixar-nos per popa. Les gavinas reposan sobre les onades lluny de tota costa com nosaltres raposem sobre la coberta de la *Santa Espina* que ens bressola suaument.

La tècnica moderna la posem a prova connectan a la bateria l'emissora amb la

freqüència marítima (c.16) para emetre la nostre posició i tranquil·litzar a tothom que *TOT VA BE*; però no hi ha cap resposta.



Foto: Vte. Garcia Delgado

Sortida de Calella 1/7/2001

Retornem al passat y prenen la nostre velocitat amb la corredora, deixem anar la barqueta i durant quinze segons es desenrotlla el corró, recollim, mig, un nus, dos nusos y la barqueta, resultat, dos nusos y mig. Anem fent poc a poc però sense parar. L'angle que forma l'estela amb la crugia ens dona la deriva que portem i rectificar el rumb i compensar-lo és el que cal fer.

El sol escalfa de valent i no mes els barrets i la vela col·locada a la valenciana ajuden a suportar-lo. Hi ha qui afina l'enginy i sense parar la marxa, salta per la broda lligat a un cap i es deixa arrossegar sobre les fresques aigües. Felicitem efusivament la bona pensada i després preparem un àpat per dinar tots a popa fent companyia a qui du el timó. Estudiem la nostra posició i discutim la conveniència de canviar el rumb per a arribar a Maó per la costa nord-est de Menorca.

Continuara

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU DE MARÍTIM DE BARCELONA

CAMINS DE MAR La barca vella

Artur Maria i Garriga

Un dia la van descobrir uns mariners que passaven a corre-cuita per un moll brut i decrepit, semblava sola i abandonada de la mà de Déu sobre aquelles aigües lliscoses i de mals efluvis, situada en un racó perdut d'aquell moll que també semblava perdut enmig d'aquell gran port.

Era una goleta de fusta, de dos pals, i de l'estai de popa en penjaven unes filagarses de roba destenyida, que algun dia devia haver estat la seva senyera però que ara no se'n podien ni reconèixer els colors. Tenia l'arjau trencat i el buc per la línia de flotació ple d'incrustacions que poc a poc s'anaven cruspint el fustam.

Quina llàstima pensaren els mariners, en els seus bons temps havia d'ésser molt elegant i marinera.

Avançava l'hora baixa i aquells homes embadalits continuaven contemplant la vella barca.

Els sorolls del gran port ja havien minvat i en mig del silenci del capvespre, de les entranyes de la xiruca goleta es podia percebre com a planys de mort, el cruxir de la seva fusta en corcar-se i els mariners sentien com si plorés.

Els vaixells de vela, ben segur que tenen ànima, han nascut per solcar les aigües de la mar, corrent com a cabirols amb el vent i lluitant de valent amb el mar. Si es veuen afermats i amb abandó en un lloc poc adient, es planyent de la seva desferra i ploren per no poder navegar...no mereixen mai morir així!

Aquells homes, sentint la pena del vaixell dintre el seu cor, preguntaren arreu per la goleta i al seu propietari, el perquè del seu abandó, quin era el seu passat i quin futur li esperava.

Un pescador molt vell, els explicà que uns

companys d'ofici fa molt temps, la trobaren mar endins a la deriva, a bord no hi havia ningú, i res del seu entorn donava senyals de vida. La remolcaren fins en aquell petit moll i allà es va quedar.

Les autoritats portuàries, pel llibre de bitàcora i altres documents trobats a bord, en van refer una mica la història del vaixell, però ningú la coneixia, algú, creia recordar que l'havien construït a les drassanes del Masnou o a Badalona.

Aquells mariners engrescats a refer la vella goleta, tramitaren tota la paperassa burocràtica i la feren seva. Acabada aquesta gestió, iniciaren la seva restauració posant-la a l'escart i iniciant tot seguit el canvi del fustam malmès, condicionant el buc, després van emprendre la tasca de arborar-la, la pintaren amb colors vius i la vestiren de veles blanques. Van avarar-la a la mar novament amb una senyera nova. El vaixell ja no plorava, tornava a viure.

De línies suaus, lleugera i de proa alterosa, cenyia al vent i al mar, cor que vols.

El seus descobridors, hi van navegar molts anys. Van visitar quasi tots els ports de la mediterrània, el mar Adriàtic, el Jònic i el mar Negre, i la goleta agraïda aguantà ventolades, mars arborades i tempestats, com si recordes la brutícia i el mal espai d'on l'havien tret.

Passaren els anys, la goleta i els seus mariners es varen fer vells i no podien navegar, eren massa grans per dur a terme les tasques de la mar, però, s'estimaven tant la que ells anomenaven la seva barca vella, que no es podien imaginar veure-la novament esmicolant-se en un racó de moll. I aprofitant el vent fresquet d'una tardorada es varen fer mar endins per última vegada, i quan des de l'horitzó varen perdre de vista la ratlla de la costa, l'esfondraren al fons del mar, perquè sempre més descanses en pau.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

UN MUSEU NAVAL A LES SAINTES

Antoni Rodríguez Fernández

Qui ho havia de pensar: trobar a una petita illa de les Antilles franceses un museu naval.

Les Saintes foren descobertes per Cristobal Colon al mateix temps que l'illa *Guadalupe* el 1493. Les Saintes estan constituïdes per dues illes principals: *Terre-de-Haut* i *Terre-de-Bas*, i per *l'îlet à Cabrit*, *le Pâté*, *les Augustins*, *la Coche*, *le Grand Ilet*, *le Chameau*, *la Redonde* i *les Roches Percées*. Aquestes illes son habitades en general pels descendents de marins bretons i/o normand i es diu que aquests són els millors marins de les Antilles.

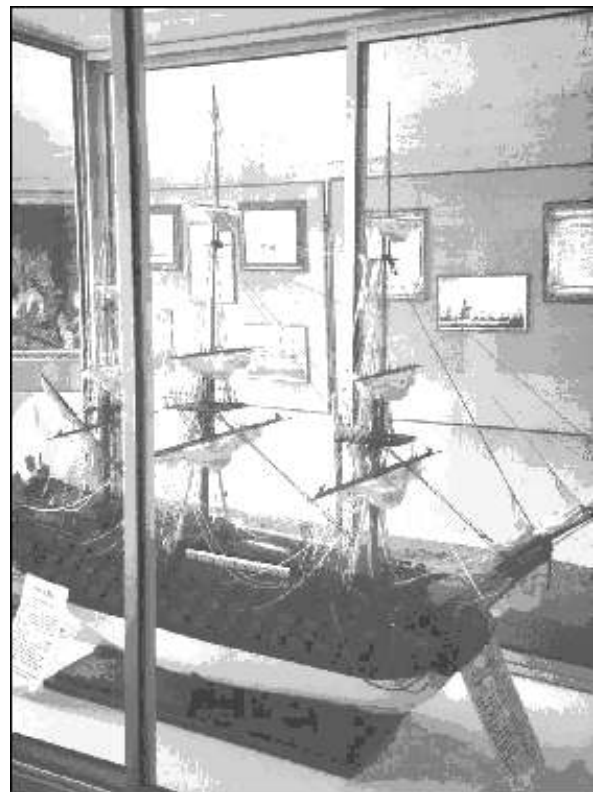
A la *Terre-de-Haut* està ubicat el fort *Napoleó*, on es troba el museu naval que explica la història marítima de *Les Saintes*. Destacant 4 sales expositives.

La 2^a sala està dedicada a les embarcacions de pesca amb diversos models i una embarcació a tamany real.

La 3^a sala està dedicada a la *Bataille de Les Saintes* on són exposats el models a escala del navili *Ville de Paris*, de 90 canons comandat pel comte *De Grasse*. Aquest model és obra del modelista M. Malcom Brown, que el construí l'any 1991. El Diorama de *Le bataille de Les Saintes* de l'any 1782 és obra de Patrick Chevalier, que el construí l'any 1982. I el model del navili el *Formidable* de 3 ponts, que el comandà l'Almirall G.B. Rodney, i que està a escala 1/33 és també obra de M. Malcom Brown, que el construí l'any 1993 seguint els plànols del National Maritime Museum Greenwich.

La 4^a sala esta dividida en dos àmbits. Destaca el 1r àmbit on són exposats els models de la *Nereide*, una fragata de 18 canons per buscar vaixells negrers, que feia servei cap l'any 1822. El model està

construït a escala 1/48 pel modelista M. Malcom Brown, que el construí l'any 1995 amb els plànols de M. Boudriot de *l'Arqueologic National*. A l'àmbit també hi ha tres seccions d'un navili de 3 ponts i un model d'un vaixell negrer de l'any 1784. Aquest model està també construït a escala 1/48 i és obra del modelista M. Malcom Brown, que el construí l'any 1995 amb plànols de M. Boudriot de *l'Arqueologic National*.



Le Ville de Paris

És destacable el material expositiu de la 3^a sala, que està dedicada a la batalla de les Saintes, per el gran rigor de la informació de les tàctiques navals amprades i descripció d'ambdues esquadres. I és molt significatiu la bellesa i gran factura dels models fets en enramada de navilis exposats.

Però, quins van ser els esdeveniments històrics; el que van ocórrer a la *bataille de Les Saintes*. Aquest van ser els següents:

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

El 12 d'abril de 1782 esclatà la batalla naval a *Les Saintes*. De Grasse, de l'armada francesa, comptava amb 30 navilis, i *Rodney* i *Hood*, de l'armada anglesa, comptaven amb 36 navilis. Abans però, el mes de gener *De Grasse* deixà escapar l'oportunitat de destruir els 20 navilis de *Hood*, que es concentraren amb els 14 navilis de *Rodney*.

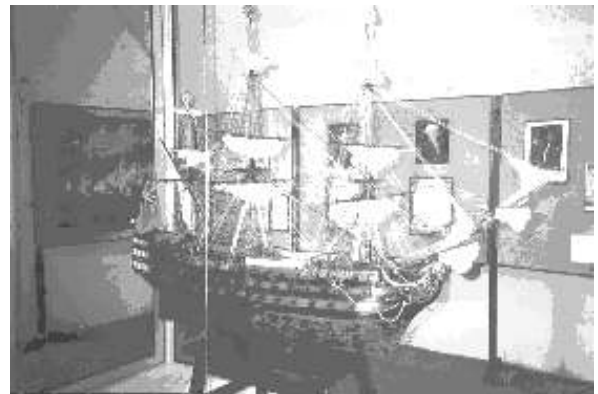
El 8 d'abril la flota de *Rodney* i *Hood* estigueren en contacte amb l'esquadra francesa de 35 navilis, que escoltava 100 mercants fins a *Santo Domingo*. *Vaudreuil* desaprofità l'oportunitat d'un enfrontament pel que semblà una operació combinada franco-espanyola contra *Jamaica*. L'operació fou possible quan l'11 del mateix mes *De Grasse* tornà enrera per trobar-se amb dos navilis endarrerits.

El dia 12 a la batalla hagué confusió a la línia francesa amb una mala interpretació dels senyals i una passivitat a la reraguarda de *Bougainville*. La batalla fou poc intensa en tots els aspectes fins que *Hood* es llançà a una rigurosa caça. El *Ville de París*, navili almirall de la flota francesa, tingué un heroic combat contra deu vaixells i s'hagué de rendir. I *De Grasse*

fou presoner.

Quan *Rodney* parà el combat 5 navilis francesos havien estat enfonsats, i podia haver aplastat l'esquadra francesa.

Bé, si aneu de viatge a les Antilles Franceses no perdeu l'oportunitat d'anar a *Les Saintes*.



El Formidable

Bibliografia consultada: Maurice De Brossard: *Historia Marítima del Mundo*, segona part. Obra premiada per l'Acadèmia Francesa. Edicions Hamaika, S.A. Barcelona 1976. pàg. 133-1342

Fotografies: Antoni Rodríguez Fernández



Navili de 3 ponts

UNA VISITA AL PORTAAVIONES *CHARLES DE GAULLE*

Albert Campanera i Rovira

Degut a l'interessant de la visita, reproduïm literalment el reportatge del nostre associat Albert Campanera i Rovira, publicat a la «Revista General de Marina» portaveu de «L'Armada Española», el desembre de l'any 2000. L'amic Albert és dels pocs espanyols que ha estat a bord de aquest sensacional porta-avions el *Charles de Gaulle*

Introducción. (I)

Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, no ha sido frecuente en Europa, la construcción de grandes buques de guerra, monopolizados prácticamente por los Estados Unidos y la antigua Unión Soviética, por esta razón la entrada en servicio en la Marina Nacional Francesa de su primer buque de superficie de propulsión nuclear, el PAN (1) *Charles de Gaulle* R91, ha constituido todo un hito, despertando un gran interés entre los medios

especializados en temas navales.

Por dicho motivo, la DICOD (2) organizo un viaje a Toulon en la Provenza, los pasados días 18 y 19 de octubre, con la finalidad de presentar este novedoso portaaviones, en lo que será su base de operaciones, donde esta efectuando la última fase de la integración de sus equipos con tierra, actuando como columna vertebral de lo que los franceses denominan Force d'Action Navale (FAN).



Vista aérea del *Charles de Gaulle*, en plena navegación, con parte de su unidad aérea embarcada (UAE) en la cubierta, con algunos Super Etendard y un helicóptero Dauphin. Observar en esta fotografía, que aún no dispone de su dotación de Rafale F1, avión que en su versión aeronaval, genero muchos problemas, sobre todo por su configuración en ala delta y canard.

(1) PAN, acrónimo de origen francés de Porte-Avions Nucleaire.

(2) DICOD, acrónimo de origen francés de la Délégation à l'information et à la Communication de la Défense, departamento similar al español ORISDE.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

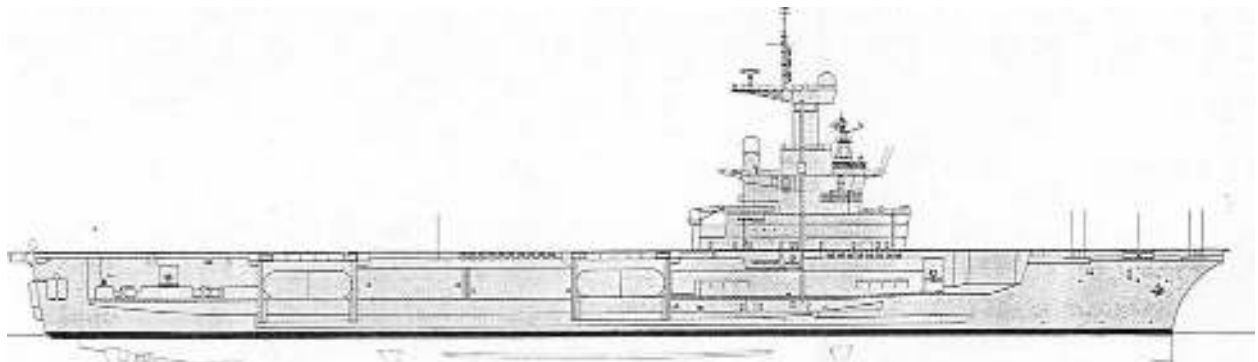
Los orígenes.

Francia con una larga tradición en el uso de portaaviones (3), se benefició notablemente con la cesión o préstamo de buques de esta clase de origen inglés o norteamericano (4), llevando por fin a la práctica entre 1950 y 1961 el diseño y construcción de su dos primeros portaaviones puros, la pareja *Clemenceau* y *Foch* (5), bien conocidos en España por sus frecuentes visitas y la participación en maniobras conjuntas.

Estas unidades, en servicio entre 1961 y 1963, constituyeron en su momento una afortunada realización (6), destacando por ser un proyecto justo y equilibrado, del que sobresalía la gran capacidad de su vector aéreo (7), inusual en un buque de su porte, hasta el punto que varias naciones entre ellas España, se interesaron por el mismo.

Ambos portaaviones, han venido desarrollando una gran actividad desde su entrada en servicio, haciéndose evidente a principios de los años 80 la necesidad de su reemplazo, situación que se agravó por los achaques del *Clemenceau* R98, retirado del servicio en 1997, con el objeto de poder canibalizarlo en favor del mantenimiento del *Foch* R99, hasta el año 2000, aunque es posible que esta fecha se demore algún tiempo más.

Preveiendo esta situación, la DCN (8) con una dilatada experiencia en el proyecto y construcción de portaaviones (9), recibió a mediados de la década de los 70, el encargo por parte del ministerio de Defensa, de ultimar el diseño de una nueva generación de portaaviones, que se codificó finalmente como PA 88 (9), con el fin de sustituir a la exitosa clase *Clemenceau*.



Dibujo en alzado de *Charles de Gaulle*

(3) Entre abril de 1945 y agosto de 1946, la Royal Navy transfirió a Francia dos portaaviones, el *Dixmude*, ex *Río Parana* y ex *Biter* de escolta, en servicio hasta 1960, y el *Arromanches* ex *Colossus* ligero, en servicio hasta 1974, el primero de construcción norteamericana y el segundo británico, extrayendo de ellos importantes lecciones, acrecentadas por el préstamo entre 1951 y 1960 de la pareja ligera norteamericana *La Fayette* ex *Langley* y *Bois Belleau* ex *Belleau Wood*, análoga a la del español *Dedalo* ex *Cabot*.

(4) La clase *Clemenceau*, constituyó en su momento la mejor realización de portaaviones ligero, sintetizando su diseño lo mejor de las construcciones norteamericanas y rechazando la solución británica de insertar el hangar dentro de la estructura del buque, con unas dimensiones excepcionales para su desplazamiento de 33.000 toneladas.

(5) La clase *Clemenceau* constituyó en su momento la mejor realización de portaaviones ligero, sintetizando su diseño lo mejor de las construcciones Norteamericanas y rechazando la solución británica de insertar el hangar dentro de la estructura del buque, con unas dimensiones excepcionales para su desplazamiento de 33.000 toneladas.

(6) La entrada en servicio del *Clemenceau*, fue seguida muy de cerca por el EMA, hasta el punto de especularse en 1964, con la posibilidad de construir uno en España, pero la falta de presupuesto frustró las intenciones del mentor de esta idea, el almirante Luis Carrero Blanco.

(7) El vector aéreo, está constituido por 40 aviones de diverso tipos, según la época pero entre los más sobresalientes recordamos el interceptor de origen norteamericano *Crusader*, los de asalto y reconocimiento *Etendard IV M* y *Etendard IVP*, el antisubmarino *Alizé* y los helicópteros *Super Frelon* y *Alouette III* y *HSS1*, actualmente el *Foch* único que queda en servicio, está equipado con 24 *Super Etendard*, siete *Alizé* y dos helicópteros *FA365F Dauphin*, especulándose con su posible venta al Brasil, venta que se realizó en Diciembre de 2000.

(8) DCN, acrónimo actual de la Direction de Construction Naval, antiguamente denominada DTCN, es decir Direction Technique de Construction Naval, sociedad similar a la española Empresa Nacional Bazán.

(9) Francia primero a través de la DTCN, y después de la DCN, ha desarrollado en estos últimos 50 años los siguientes anteproyectos y proyectos de portaaviones: *Jofré* y *Painlevé*, PA5B y PA1PC2, PA19 y PA25, PA28, PA58, PH70, PH75, PA75, PA83 y PA88.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

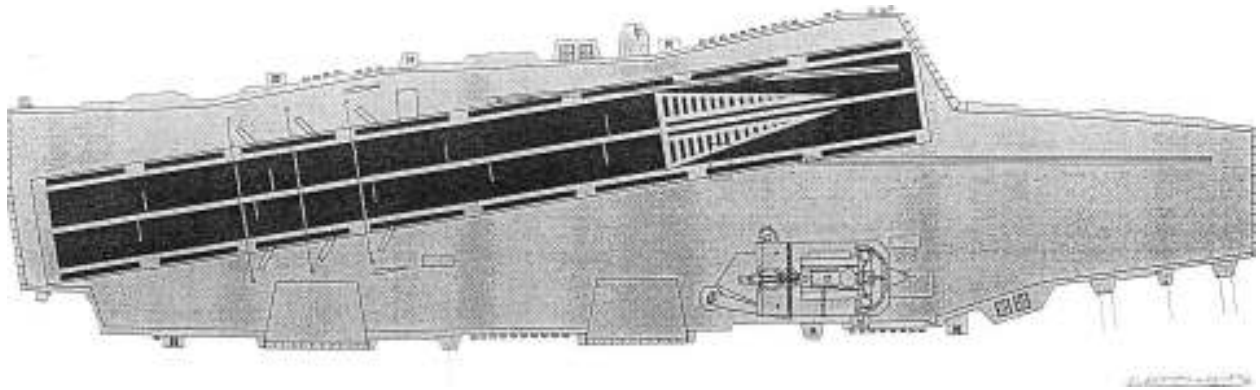
La construcción.

El 23 de septiembre de 1980, el Gobierno francés acordó la construcción de dos portaaviones de propulsión nuclear, pero la orden de ejecución se demoró por dificultades financieras hasta el 4 de febrero de 1986, iniciándose el corte de las primeras planchas con destino a la primera unidad que se había previsto llamarla *Richelieu*, pero en las elecciones de 1985 los gaullistas accedieron nuevamente al poder, cambiando su nombre por el de *Charles de Gaulle*, comenzando las obras el 24 de noviembre de 1987, en las instalaciones que la DCN tiene en Brest en la

cialmente generados por su planta propulsora, similar a la que montan los submarinos estratégicos SNLE (10) de la clase *Le Triomphant*, lo que obligó a destinar al portaaviones a varios especialistas en propulsión nuclear, procedentes del arma submarina.

Las características.

Con un desplazamiento standard de 36.600 toneladas y 40.578 a plena carga, sus dimensiones son de 261.5 x 31.5 x 8.5 metros de eslora total, manga y calado respectivamente, siendo la anchura máxima de su cubierta de vuelo de 64.36



Dibujo en planta del Charles de Gaulle

Bretaña, colocándose en grada el primer bloque el 14 de abril de 1989.

La botadura tuvo lugar el 7 de mayo de 1994, con asistencia de la familia De Gaulle, pero con anterioridad el casco se había visto sometido a diversas pruebas entre el 19 de diciembre de 1992 y el 8 de enero de 1993, al tratarse de un prototipo, efectuando sus pruebas de mar, desde enero de 1999 a junio del 2000, entregándose oficialmente a la marina en octubre de ese mismo año, después de una larga demora, ocasionada por una serie de modificaciones no previstas y que originaron obras adicionales desde octubre de 1999 a marzo del siguiente año, superando por fin una serie de problemas, ini-

metros, en su parte inclinada con un ángulo divergente de 8.5° y una longitud de 200 metros, disponiendo de dos ascensores en voladizo por estribor, con unas dimensiones de 19x12.5 metros y 36 toneladas de capacidad, sumando todo en conjunto 12.000 metros cuadrados. La cubierta hangar con unas dimensiones principales de 138.5x29.4x6.1 metros de largo, ancho y alto respectivamente, tiene una superficie útil de 4.600 metros cuadrados.

La maquinaria esta formada por dos reactores nucleares refrigerados por agua, generalmente conocidos con el acrónimo PWR modelo K15, con una potencia total de 300 MW, generando el vapor neces

(10) La marina francesa utiliza el acrónimo de SNLE, es decir Sous-marine Nucleaire Lance Engins, para denominar a sus submarinos estratégicos de propulsión nuclear, el equivalente en inglés de SLBN.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

La propulsión corre a cargo de dos ejes con sendas hélices cuatripalas, que impulsan al navío a la velocidad máxima de 27 nudos, pudiendo operar ininterrumpidamente durante cinco años sin repostar su carga de combustible nuclear, generando sus dos reactores el vapor necesario para todos los servicios de a bordo, incluyendo las dos catapultas de 75 metros de origen americano del modelo denominado C13-3, capaces de lanzar todo tipo de aviones de hasta 22 toneladas de peso, a la velocidad de 300 kilómetros/hora, consiguiendo una gran equilibrio gracias al uso de un sistema denominado SATRAP (11), similar al que equipan las fragatas de la clase Lafayette, basado en el desplazamiento oleoneumático de cuatro contrapesos transversales de 22 toneladas cada uno, encerrados en dos carriles de unos 60 metros de longitud, cuatro aletas estabilizadoras activas y doble timonería.

Cuenta asimismo, con 10 tanques para almacenar de 3.000 metros cúbicos de JP-5 y 1.500 de DFM, para trasvasar a las unidades de escolta, mediante un dispositivo situado por estribor a la altura de

la isla, al igual que capacidad para estibar 4.900 metros cúbicos de todo tipo de municiones, en tres pañoles principales situados entre las cubiertas 05 y 08, distribuidos dos hacia proa y otro hacia popa. Para el acopio de víveres, dispone de diversos pañoles, algunos refrigerados capaces de almacenar todo tipo de ellos por un periodo máximo de un año. Como ayuda para el apontaje, además de la electro-óptica, cuenta con tres cables de frenado hidráulicos, apoyados sobre seis soportes elásticos de acero, dirigiéndose la maniobra sobre un primario de vuelo, situado prácticamente a popa de la isla, y un auxiliar de vuelo replegable en la propia pista.

La tripulación es mixta, estando compuesta por 1.250 personas, de ellos 98 jefes y oficiales, más las 610 que forman el ala aérea embarcada, a las que hay que añadir las 42 que integran el consejo asesor de la FAN, totalizando 1.902, incluyendo 200 plazas de margen para un futuro crecimiento. Temporalmente además, puede alojar a bordo un contingente de infantería de marina de 800 hombres.



Vista de la isla del *Charles de Gaulle*, por la aleta de babor, donde destaca el Primario de vuelo y en la catapulta de babor un avión de descubierta avanzada Grumman Hawkeye.

(11) SATRAP, acrónimo de origen francés, de *Système Automatique de Tranquillisation et de Pilotage*, utilizado exclusivamente en este portaaviones.

Visites

El passat dia 24 de gener es va portar a terme l'anunciada visita dedicada als AAMMB a l'edifici senyera del port de Barcelona, el World Trade Center, gràcies a la gentilesa del senyor Riera propietari de l'empresa Models Navals Riera.

Aquest edifici acull una exposició de vaixells construïts per la citada empresa, vaixells que, tots ells, tenen quelcom a veure amb el nom de la nostra ciutat: Barcelona. Hi ha tota mena d'embarcacions, des de la de propulsió mixta fins grans porta-contenidors, de passatgers i petrolers.

Començà la trobada amb els associats visitant l'edifici en qüestió que està presidit per l'antiga torre de Jaume I totalment restaurada que fa goig de veure. És una construcció de gran esplendor que inclou un gran complex d'oficines dins l'àrea portuària. Disposa de moll d'atracament per a trasatlàntics de luxe i un hotel de molta qualitat. Al centre d'aquest complex, hi ha una plaça amb tota mena de botigues i restaurants que permeten al viatger, proveir-se del que necessiten sense

more's d'aquest espai.

Tot seguit s'inicia la visita per l'esmentada exposició de vaixells. Vam tenir un guia excepcional, el creador d'aquestes meravelles nàutiques. Ja hem esmentat abans el motiu i la qualitat d'aquesta mostra.

Acabada la visita salta la sorpresa: el senyor Riera convidava a un pisolabis a tots els assistents, que eren una quarantena, al restaurant de l'estació de la companyia Naviera Transmediterranea. En acabar ens traslladàrem al moll de Sant Bertran, rafal número 3, on està situada l'empresa Models Navals Riera per a gaudir de la tecnologia i construcció dels esmentats models. Però el que deixa bocabadats els assistents fou l'immens magatzem de peces i records de vaixells ja desapareguts.

En fi, un capvespre llarg, molt interessant i profitós. Des d'aquesta finestra que vol ésser SIRGA, moltes gràcies senyor Riera per les seves atencions

Pau Ribe i Quimasó



Foto: Vicente Garcia Delgado

Llaüt mallorquin de tres palos

NOTICIARI

El passat 14 de desembre, la Comissió d'Artesania de Catalunya va acordar atorgar el diploma de Mestre Artesà, a quatre membres de la nostra Associació, els senyors: Isidre Oliveras, Luis Rovira, Manel Jabal i Pau Ribé. L'acte de lliurament de diplomes va tindre lloc en el Saló de Sant Jordi del Palau de la Generalitat, de mans dels Honorables Conseller d'Indústria, Comerç i Turisme senyor Antoni Subirà i del Conseller en Cap senyor Artur Mas.

* * * * *

També el passat dia 20 de desembre, es va dur a terme com cada any per aquestes festes Nadalenques, un pisolabis per a acomiadar-nos tots i desitjar-nos moltes benaurances per l'any que s'acosta que serà l'any de l'Euro. Aprofitant l'acte, primer es dugué a cap el lliurament d'una Metopa a cadascun dels nostres socis que van ser guardonats amb el diploma de Mestre Artesà, i després, fer entrega al representant del Museu Marítim de Barcelona senyor Pep Savall, de la comanda feta per aquest Museu a la nostra associació de tres models de mitjos bucs de la goleta *Santa Eulàlia*, treball que va dur a terme desinteressadament el nostre associat i amic senyor Luis Rovira. A l'acte van assistir gran nombre de socis

* * * * *

El passat mes de gener es va iniciar un curset per a aixecar plànols d'embarcacions de mesures originals, per a dur a terme la seva reproducció a escala més petita per a construir el model desitjat. Aquest curs consta de tres etapes, primer un treball de camp sobre l'embarcació de mesures reals, després la confecció del plànol de dita embarcació a l'escala convenient i finalment construir una replica a l'escala desenvolupada. El curset corre a càrrec del modelista senyor Manel Jabal, amb molt èxit d'assistents. Hi ha llista d'espera per un proper curs.

La conferència portada a cap el passat 17 de gener a la sala d'Actes del Museu Marítim, vers l'interessant tema "L'enigma de Scapa Flow (14/10/39)", explicada esplèndidament pel senyor Ricardo Bartlett Ibañez, va tenir un gran nombre d'assistents donat l'apassionant fet.

* * * * *

La Càtedra d'Estudis Marítics amb seu a Palamós, inicià el passat 19 de gener unes jornades "Pesca i Ciència" mensuals que finalitzaran el pròxim mes de novembre d'enguany, jornades, que prometen ésser molt interessants.

Els interessats, que es posin en contacte amb el senyor Joan Cama tlf: 972 60 00 ext. 352.

* * * * *

S'ha rebut un escrit del Museu Marítim de Barcelona, agraint la donació de tres models de mitjos bucs de la goleta *Santa Eulàlia*, explicant les seves destinacions. Aquests models es podran visitar en l'esmentat Museu i el pailebot *Santa Eulalia*.

* * * * *

El grup BRIBARCA del Centre d'Estudis de Vilasar de Mar, demana col·laboració dels nostres associats a l'exposició de models amb aparell llatí que se celebrarà en l'esmentada localitat marinera, amb motiu de la "II Trobada d'embarcacions amb aparell llatí". Aquesta exposició tindrà una durada entre vuit i quinze dies durant l'actual mes de juny d'enguany.

Els interessats poden dirigir-se a la nostra Associació o bé al senyor Josep Vázquez tlf. mòbil nombre 616 927 922.

* * * * *

El passat dia 14 de febrer a les 17 h. va tenir a la sala d'actes del Museu Marítim la projecció de la pel·licula de la restauració del pailebot *Santa Eulàlia*, realitzada pel soci de la nostra entitat Joan Capdevila, un magnífic treball amb la tècnica del cine.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Un esplèndit film amb un gran nombre d'assistents.
Felicitats al amic Capdevila i com no al Museu Marítim.

Fe d'errates: Per error d'impressió l'última revista SIRGA, s'anunciava en la portada amb el número 14 en comptes del 15, que era el que l'hi corresponia.

* * * * *

Compra - venda

Tot associat que tingui alguna eina o màquina en bon estat d'ús, i se'n vulgui desprendre ho pot anunciar-ho a aquesta

revista per al coneixement dels seus socis, passant un avís a la nostra Associació, especificant l'objecte, el seu telèfon i preu.

ATENCIÓ A TOTS ELS SOCIS

Acabada la reconstrucció del pailebot *Santa Eulàlia* i estar en condicions de navegar, aquest ho farà tots el dilluns.

Per gentilesa del Museu Marítim de Barcelona propietària del vaixell, quedant invitats tots els socis. Els que desitgin portar a terme aquesta navegació, han de inscriures trucant per telèfon a la senyoreta Laura Nº 932 171 020, i per rigorós ordre d'inscripció podran fer-ho.

Als grups que surtin a navegar seran de sis a deu persones

* * * * *

Biblioteca

Cala Sant Vicens: Proposta d'aparell i Manual de Maniobra preliminar 1999.
(Projecte final de Carrera Facultat de Nàutica 1999)
per: Enric Lladó Micheli

Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores. España en el Pacífico: la colonia de las Islas Carolinas, 1885-1899

Un modelo colonial en el contexto internacional del imperialismo
Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1992

Mazarredo Beutell, Luis de. Evolución de la propulsión naval mecánica.
Madrid: Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 1992.

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-llibreria 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, nº (20 digits)
..... el rebut anual

signatura



METOPA ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA