

ASSOCIACIO AMICS DEL MUSEU MARITIM DE BARCELONA

Sirga

II Etapa núm 24 Abril 2005



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

RESUMEN

- 3 Editorial.
- 4 La voz del Museo.
- 5 Depósito de la bandera de combate de la fragata Cataluña.
(Albert Campanera i Rovira)
- 6 Breve historia del buque *Victory*.
(Isidre Oliveras i Parera)
- 8 Las relaciones hispano-mejicanas durante la segunda república española 1931-1939.
(Ricardo Barlett Ibañez)
- 11 Caminos de la mar.
Rumbo a Cotlliure.
(Artur Maria i Garriga)
- 13 Noticiario.
- 14 Humor
El valor del capitán Bravo.
- 15 Unidad didáctica.
Aparejamiento y velamen de los veleros clásicos.
- 17 Vocabulario.
Buscar el nombre que corresponde a cada definición.
- 19 Bitácora.
Descripción .

RESUM

- 3 Editorial.
- 4 La veu del Museu
- 5 Dipòsit de la bandera de combat de la fragata Cataluña.
(Albert Campanera i Rovira)
- 6 Breu historia del vaixell *Victory*.
(Isidre Oliveras i Parera)
- 8 Las relaciones hispano-mejicanas durante la segunda república española 1931-1939.
(Ricardo Barlett Ibañez)
- 10 Camins de mar
Rumb a Cotlliure.
(Artur Maria i Garriga)
- 13 Noticiari.
- 14 Humor.
El valor del Capità Brau.
- 15 Unitat didàctica.
Aparellament i velamen dels velers classics.
- 17 Vocabularí.
Cercar el mot que correspon a cada definició.
- 16
- 19 Bitàcola.
Descripció

Maqueta realitzada pel senyor Jacint Rosell. Monumental balança donada amb custòdia al Museu Marítim de Barcelona, el setembre de 1940 durant l'homenatge a la Mestrança d'Artilleria de Barcelona, per ser col·locada al seu lloc d'origen

Pròximament com cada any ja s'està preparant la assemblea general de socis, que si no hi ha cap entrebanc es celebrarà durant el mes d'abril d'enguany, un dels punts a tractar serà el mantenir en el seu lloc l'equip presidencial actual, o escollir-ne un altre de nou.

Els canvis sempre porten algun que altre trasbals, unes vegades és per be i altres s'hi surt perden, per això és bo que fem un mica de memòria de la actuació durant els prop de cinc anys que ja fa que tenim l'actual Junta presidida per el senyor Manel Isnard i Plens.

Molt important és haver aconseguit establir unes més que bones relacions entre el Museu i la nostra Associació, s'ha acabat amb la tibantor d'aquestes dues entitats, que mai tindria d'haver existit.

D'estar ubicats dintre del Museu en llocs relativament humils i insuficients, hem passat a ocupar tres espais que donen un cert marge de mobilitat per les nostres activitats, sense comptar el poder disposar de la sala d'actes per donar-hi conferències una vegada al mes.

El poder comptar amb més espai, a permès realitzar un dels somnis més preuats per algun dels antics presidents, disposar de un taller per els treballs de modelisme naval i realitzar cursets d'aprenentatge.

També s'ha de posar en relleu, l'esforç de la Direcció del Museu, per assignar-nos una ajuda econòmica, que permet junt amb les quotes que paguen els socis, no passar les estretors d'altres temps.

La cooperació de l'associació amb el Museu, procurant servir en lo possible les seves necessitats ha sigut molt remarcable, gràcies als membres de la Associació, que també han fet el possible per tenir un canvi de mentalitat, respecte a la manera de relacionar-se

Però tot això i altres coses més, a sigut possible, gràcies al bon camí establert entre la Direcció General i Tècnica del Museu, del personal del mateix i l'equip directiu que presideix el senyor Manel Isnard. Que duri!

Pau Ribé i Quimasó

Consell de redacció:
Pau Ribé i Quimasó
Washington Garcia

Disseny i maquetisme:
Equip revista SIRGA

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

Impressió: Mabel Copy
c/ Parlament, 51

Depòsit legal: B 43.531-05

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

EL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA. 75 ANYS CONSERVANT LA NOSTRA HISTÒRIA MARÍTIMA

El Museu Marítim de Barcelona, amb motiu del seu 75 anys, ha volgut fer una celebració presentant una exposició i un seguit d'activitats. La intenció ha estat la de donar a conèixer l'evolució i la trajectòria d'aquesta institució, aglutinant tant els aspectes tècnics com els humans i que, en definitiva, formen part de la història de Barcelona i de Catalunya.

L'any 1929, la societat civil i les institucions catalanes varen posar en marxa un projecte llargament ambicionat: la creació d'un petit museu naval que conservés el patrimoni marítim i que, alhora, fos una eina de coneixement, estudi i reflexió sobre el nostre passat marítim. L'origen del Museu Marítim s'haurà de buscar en la Junta de Patronat de l'Institut Nàutic de la Mediterrània. Un dels seus objectius immediats era la creació d'un veritable centre de cultura marítima. A partir de la recollida d'objectes i documents relacionats amb la història marítima de Catalunya es va crear un petit museu marítim, complementat per una petita biblioteca especialitzada. L'any 1931 ja es parla d'una nova ubicació del Museu en el nou edifici de l'Escola de Nàutica de Barcelona i el 12 d'agost de 1935, l'Ajuntament de Barcelona pren la decisió de destinar part de les Drassanes Reials de Barcelona al Museu Naval.

L'any 1936, el Museu Naval de l'Institut Nàutic de la Mediterrània es converteix en Museu Marítim de Catalunya i després de la guerra civil, el 18 de gener de l'any 1941, la Diputació de Barcelona inaugura el Museu Marítim de Barcelona.

Des de febrer de 1993, el Museu és gestionat pel Consorci de les Drassanes

Reials i del Museu Marítim de Barcelona, format per la Diputació de Barcelona, l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona i viu anys de gran activitat que inclou el gran projecte de futur que és la restauració definitiva del conjunt arquitectònic de les Drassanes Reials i la implantació d'una nova museografia.

Entre aquell novembre de 1929 i el present, han passat 75 anys, diferents règims polítics, una guerra civil i una llarga postguerra i l'esperat retorn de la democràcia. Al llarg d'aquests 75 anys, centenars de professionals de totes les categories, formacions i procedències, han treballat per garantir la conservació d'aquest patrimoni comú que molt probablement, sense la seva existència, s'hauria perdut definitivament.

Una exposició commemorativa, oberta al públic des de novembre de 2004 fins a febrer de 2005, que ens ha mostrat a través de l'evolució del Museu, dels seus departaments, del mateix edifici i de la museografia en general, com han estat aquets 75 anys de la institució. Però s'ha volgut anar més enllà, la celebració d'un acte institucional amb els antics treballadors del Museu, la important i imprescindible presència i col·laboració de l'Associació d'Amics del Museu Marítim, un cicle de conferències, jornades, publicacions... al voltant de la història del Museu i el seu entorn ha permès que aquesta efemèride tingui, doncs, una triple funció: celebració de tota una vida; presentació d'una història poc coneguda pel públic en general i reconeixement als homes i les dones que ens han precedit en la tasca de fer navegar un museu que és de Barcelona, de Catalunya i de tots.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

DIPOÏT DE LA BANDERA DE COMBAT DE LA FRAGATA CATALUÑA

Albert Campanera i Rovira

La primera setmana de desembre de l'any passat, amb una senzilla cerimònia es portà a terme el lliurament, per a la seva custòdia, de la Bandera de Combat de la fragata *Cataluña*, a la Direcció del Museu Marítim de Barcelona. L'acte va ser presidit per l'almirall en cap de l'Estat Major de l'Armada, el senyor Sebastián Mayor Zaragoza, la consellera de Seguretat de la Generalitat de Catalunya senyora Montserrat Tura, el president del Consorci de les Reials Drassanes de Barcelona senyor Carles Martí i el gerent de l'esmentat Museu, senyor Roger Marcet i Uzue, signant el dipòsit en nom de l'Armada el CN senyor Javier Yusti.

Aquest va ésser un acte simbòlic mitjançant el qual l'Armada Espanyola, lliurava una bandera de combat per la seva guàrdia i custòdia, d'un vaixell de guerra espanyol amb el nom de la nostra autonomia i que durant quasi trenta anys onejà amb orgull per bona part del món, i va donar a conèixer el nom del nostre país a llocs que ni sabien que existia Catalunya. A totes les tripulacions que passaren per aquest vaixell, moltes gràcies!

Aquesta bandera, l'any 1976 va ésser un present de les quatre diputacions catalanes, amb una padrina d'excepció, la llavors princesa Sofia de Grècia futura reina d'Espanya i lliurada en aigües del

port de Barcelona, exactament seixanta-set anys després que un altre vaixell de guerra espanyol, amb el mateix nom i al mateix lloc li fos lliurada la bandera de combat.

És adequat recordar que l'Armada Espanyola des del segle XVIII ha tingut navilis amb aquest nom, no amb padrins de tan prestigi, ni amb actes tan cerimoniosos. Però, és veritat que amb aquests tipus de vaixell, la marina espanyola començà a renovar veritablement les seves naus, i les va adaptar als temps actuals, amb una empena semblant al famós *Pla Ferrándiz*

La bandera esmentada es troba situada en un lloc molt adequat, just a la dreta del coronament de l'escala coneguda com Escala Reial, que dona accés a la nova i moderna biblioteca i centre de recerca del Museu, junt amb la bandera hi ha exposades unes fotografies, dibuixos i també hi ha una vitrina que recull records de l'esmentada fragata. Tot aquest conjunt està presidit per una preciosa maqueta d'aquest vaixell, obra del prestigiós modelista naval senyor Antoni Serra Giner, cedida amb dipòsit al Museu Marítim de Barcelona per commemorar aquest fet i que ha demostrat el seu bon fer en situar-la en un lloc molt escaient i digne.



Autoritats que presidiren l'acte, d'esquerre a dreta: senyor Roger Marcet, Comandant Naval de Barcelona CN Javier Yusti, President del Consorci de Reials Drassanes senyor Carles Martí, Almirall en cap de l'EMA Sebastian Mayor, Consellera de la Generalitat de Catalunya senyora Montserrat Tura.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

BREU HISTÒRIA DEL H.M.S. VICTORY (1A PART)

Isidre Oliveras i Parera

El navili H.M.S. *Victory* és el cinquè, vaixell de la Marina Real Anglesa que porta aquest nom.

La història d'aquest vaixell ens neix l'any 1758, aquest any els ministres del rei Jordi II, acordaren realitzar un programa de construcció de dotze vaixells. Al cap de la llista n'hi destacava un encara sense nom, però de 100 canons que s'havia de construir a Chatham. Fou singular que aquest vaixell es construís l'any 1759, perquè aquest va ésser l'any de les victòries, el punt culminant de la guerra dels *Set anys*.

Els plànols els dibuixa Thomas Slade, enginyer en cap de la Marina. La construcció fou vigilada per Mr. Allen, mestre d'aixa de Chatham. El temps normal de construcció d'un vaixell de primera sèrie, era de cinc anys, però, els èxits aconseguits en la mar durant aquesta

guerra, havien disminuït el sentit de la urgència, i no fou fins el set de maig de 1765 quan es portava a terme l'avarada del H.M.S. *Victory*.

L'any 1778, França entrava en guerra al costat dels colonialistes americans, y en el mes de maig, desplegava la senyera del almirall Keppel, comandant de la flota del Canal de la Mànega. En el mes de juliol del mateix any entrà per primera vegada en acció en el llarg d'Ushant

Després de desplegar la senyera de diversos almiralls com Hardy, Geary, Hyde Parker i Kenpelfelt, es convertí en el vaixell senyera de Lord Howe i el 1782, prengué part en l'ajuda de Gibraltar i a la batalla del Cap Espartel. Al seu retorn a Portsmouth (Anglaterra), l'any 1783, el situaren a la reserva en el mateix any del *Tractat de Versalles* que portà una pau temporal.



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

L'any 1793 Gran Bretanya entra a formar part de la primera coalició contra la França revolucionària. En el mes de maig del mateix any el H.M.S. *Victory*, sota la senyera de Lord Hood salpà d'Anglaterra rumb al Mediterrani, formant part d'una flota de vint i un navilis, Tolón fou conquerida, i en 1794 atacava l'illa de Còrsega. Durant el setge de Calvi, es desembarcaren homes i canons del esmentat vaixell sota la senyera del capità Horacio Nelson, durant el combat, Nelson resultà ferit perdent un ull. Durant els 11 anys següents el vaixell sota el comandament del mateix capità obtingué grans victòries, fins que en el any 1801 entrava en l'escar i durant dos anys s'hi varen fer unes grans reformes. De fet, fou quasi totalment reconstruït, alterant la seva silueta que s'ha conservat fins els nostres dies.

El H.M.S. *Victory* torna a entrar en servei al mes d'abril de 1803, i el juliol del mateix any arriba al Mediterrani com a navili senyera de Lord Nelson. Durant els 18 mesos següents, prengué part en el bloqueig de Tolón que acaba amb la fugida del capità francès Villeneuve seguint-lo fins a les Índies Occidentals, on va poder-se escapolir, Villeneuve es refugia a Cadis, i Nelson amb el H.M.S. *Victory* retorna a

Anglaterra.

El 15 de setembre de 1805, Nelson partí d'Anglaterra per posar-se al comandament de la flota que assetjava Cadis. El 21 de octubre de 1805 molt a prop del cap de Trafalgar, foren vençudes les flotes conjuntes de Espanya i França.

Els anglesos tingueren una gran alegria, però, a la vegada una gran tristesa ja que el gran heroi dels anglesos Horacio Nelson, resulta ferit de gravetat i a les poques hores morí.

El H.M.S. *Victory* patí tants desperfectes en la batalla, i tingué d'ésser remolcat fins a Gibraltar, on ràpidament es feren reparacions amb caràcter provisional. El tres de novembre, amb el cos de Nelson a bord, salpa rumb a Portsmouth. El vint i

dos de desembre arriba a Sheerness, punt en el que el cos del seu gran almirall fou transferit al iot del Delegat de la Comissió, per ser traslladat a Greenwich.

En novembre de 1812, el H.M.S. *Victory* retorna a Portsmouth, efectuant el que seria el seu últim viatge. I allí continua esperant que els A.A.M.M.B. el visitem.



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

LAS RELACIONES NAVALES HISPANO-MEJICANAS DURANTE LA SEGUNDA REPÚBLICA ESPAÑOLA 1.931-1939.

Treball pòstum realitzat per nostre amic i company Ricardo Bartlett Ibañez
Diplomat amb dret marítim

El Acuerdo suscrito entre el ministro mejicano de la guerra y marina, general Lázaro Cárdenas y el embajador español Julio Álvarez del Vayo, fue el inicio de las fructíferas relaciones navales entre ambos estados y que en virtud de las posteriores circunstancias extraordinarias, se prolongaron en el tiempo más allá de lo previsto inicialmente.

La Ley 28.12.1932 (1) autorizó al Estado Español (segundo gobierno Azaña del bienio progresista) para abrir un crédito de Méjico hasta 70 millones de pesetas con destino al pago de la futura construcción en astilleros españoles, de quince buques para la Armada Mejicana; crédito a devolver en cinco anualidades, a partir del 10 de enero de 1.934.

De las quince unidades proyectadas, solamente se entregarían catorce: los diez guardacostas de 195 ton, que fueron denominados con la inicial «G» y numerados desde la G (20 a la 29), todos ellos construidos en Bilbao por la compañía *Euzkalduna* de construcciones navales y entregados en 1.934-35; los tres cañoneros bautizados con los nombres de : *Guanajuato*, (29.5.34) y *Querétaro* (39.6.34) los realizados por la S.E.C.N. en Ferrol y el *Potosí* (24.8.34) construido en Matagorda también por la S.E.C.N. Estos cañoneros tenían un desplazamiento estándar de 1.300 toneladas. Finalmente, el último de los catorce buques recibidos por Méjico, sería el cañonero-transporte *Durango* (15.7.36), construido por la U.N.L. de Valencia y con un desplazamiento de 1.600 toneladas, ya que su gemelo, *el Zacatecas*, en período de construcción en los astilleros Echevarria de Cádiz, fue embargado por

las autoridades de San Fernando en 1.936 e incorporado a las fuerzas navales nacionalistas con el nombre de *Calvo Sotelo*.

Al inicio de la guerra civil (17.7.1936) el Ejército Español se encontraba «bajo mínimos» en su eficacia operativa, debido a las desacertadas y drásticas reformas (2) impulsadas por Manuel Azaña, como ministro de la guerra en el gobierno provisional de la II república (14.4.31 al 15.10.31).

Por ello ambos bandos -gubernamentales e insurgentes- hubieron de recurrir a la ayuda exterior, de los gobiernos de mayor afinidad ideológica; ya que si bien nuestra guerra, fue básicamente una lucha civil entre españoles, con postulados políticos antagónicos sobre la forma del Estado, el conflicto bélico hubiera sido irremediabilmente muy breve de no haberse internacionalizado desde los primeros días.

Estas ayudas tenían necesariamente que canalizarse a través de las rutas marítimas, haciendo realidad una vez más el axioma de «la influencia decisiva del poder naval en la historia».

Los primeros embarques de armas en Europa (Polonia, Francia, URRSS) con destino oficial a Méjico y efectivo a España, se efectuaron en los buques de la Armada mejicana: *Jalisco* (Capitán de Corbeta Ángel Corzo) y *Durango* (Capitán de Navío Manuel Cereño) y en seis buques mercantes más, cinco de los cuales descargaron las armas y pertrechos en su destino real, mientras que el *Sylvia* -NV. Katepodis y sede en El Pireo- fue

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

interceptado en aguas del estrecho de Gibraltar por el *Cánovas del Castillo* (Capitán de Corbeta Pascual Cervera) y obligado a entrar en Ceuta, siendo declarado posteriormente buena presa.

Así mismo el trasatlántico español *Cristobal Colón* (Capitán Eduardo Fano) -Trasatlántica Barcelona - que estaba el 18 de julio de 1936 en el puerto mejicano de Veracruz zarpó para La Habana y desde allí navegó directamente al británico de Southampton procediendo mas tarde a El Havre y St. Nazaire (13.8.36) para cargar armamento y en espera de circunstancia propicias para seguir a alguno de los puertos españoles del Cantábrico. Burlando el bloqueo de la marina de guerra nacionalista consiguió entrar en Santander (25.8.36) y descargar.

Mientras que el *Magallanes* (Capitán Alfredo Meana) -Compañía Trasatlántica - Barcelona - que también había zarpado de puerto Jarocho (4.9.36) cargado de material y pertrechos (17.000 fusiles), recaló sobre Cabo San_Vicente desde donde fue escoltado hasta Valencia (1.10.36) por el crucero republicano *Miguel de Cervantes* y varios destructores.

Los mercantes *Sebastia* – Naviera Inchaústegui. Bilbao- y *Santi Naviera Amaya*- al servicio del gobierno de Euskadi, pero bajo bandera y nombres mejicanos (*América, Veracruz y Azteca*) realizaron varios viajes desde puertos de Inglaterra a Santander y a Bilbao, con importantes cargamentos de material de guerra, hasta su captura, el primero de ellos (26.7.37) por el *Almirante Cervera* e internado en Cardiff Gales (22-7.37) el segundo.

También el *Mar Cantábrico* (Capitán José Santamaría), de la Compañía Marítima del Nervión salió de Valencia para

New York en viaje aparentemente comercial, en este puerto embarcó ocho grandes cajas de aviones Lockheed y un hidroavión anfibia *Fairchild* y zarpó para Veracruz, donde transbordó al mercante armado español *Motomar* (Capitán Fernando Dicenta), parte de su carga al tiempo que estibaba en sus bodegas 10 millones de cartuchos de 7 mm, 2.5 millones de munición de 30 mm, varias baterías de artillería procedentes de fábricas y depósitos militares mejicanos, así como 288 toneladas de víveres.

Con el nombre supuesto de *Adda* matrícula de Newcastle, buque británico de la compañía Elder y Dempster de Liverpool, Salió de Veracruz (9.2.37) rumbo al puerto de Santander. Capturado (8.3.37) por el *Canarias* (Capitán de Navío Salvador Moreno) ha ciento diez millas al NNW de cabo Mayor, fue marinado por una dotación de presa (Alférez Alfredo Lostau) y llevado al Ferrol.

Finalmente el *Motomar* zarpó de Veracruz (11.3.37) con destino a Santander pero tras el fracaso del *Mar Cantábrico*, entro en Burdeos (Francia) desde cuyo puerto, el cargamento llegaría a la España republicana en pesqueros que burlaban el bloqueo o por tierra cruzando la frontera gracias a la benevolencia de las autoridades francesas.

La desaparición del frente norte (19.7.37) y el dominio casi absoluto de la mar por las fuerzas navales nacionalistas impidió seguir con los envíos de material de guerra desde Méjico. Cuya ayuda militar puede fijarse en unos dos millones de dólares gestionada por el embajador de España, Felix Gordon Ordas.

Pero un estudio de las relaciones navales mejicanas (1931-1939) no estaría completo sin remarcar el máximo apoyo

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

incondicional prestado por el gobierno del General Lázaro Cardenas, en el contencioso jurídico-político que enfrentó al Gobierno de la República Española con el gobierno de Cuba por el «secuestro del vapor-correo» *Manuel Arnús* (Capitán Miguel Corvera), durante diez y siete meses (26.10.36 al 26.3.38 en el puerto de La Habana y gracias al cual pudo finalmente zarpar para Veracruz transformado en transporte armado de la Marina de Guerra de la República Mejicana, bajo el mando del *Capitán de Navío* José Manuel Coello Ochoa, Cte. de la zona naval de Acapulco y completada su dotación con oficiales y marinería todos ellos pertenecientes a las Fuerzas navales mejicanas.

Al finalizar la guerra civil (1.4.39), el gobierno de Méjico que había sido el máximo valedor de la causa de la II República española ante los organismos internacionales no reconoció al nuevo estado español, nacido de la victoria militar. Mantuvo sus relaciones diplomáti-

cas con los sucesivos gobiernos de la República en el exilio hasta 1978 y acogió generosamente a los centenares de republicanos españoles llegados a Veracruz a bordo del *Flandre* (20.4.39) - Cie. Generale Transatlantique. *Saint Nazaire* , y *Sinaia* (13.6.39) - Cie. Generale de Nv. a Vapour de Marseille, que integrándose en el país hermano, contribuyeron al éxito de la reforma agraria y la mayor campaña de alfabetización jamás emprendida por el gobierno de Méjico. Sus descendientes forman parte hoy de su elite política y cultural.

No obstante a partir de 1955 con el ingreso de España en la ONU se reanudaron las relaciones marítimas y se estableció un «pool» entre la Compañía Transatlántica Española y Transportes marítimos Mejicanos para la explotación conjunta de la línea Mediterráneo-Caribe-Centroamérica con cabecera en BCN y Veracruz respectivamente.

Pero esto es otra historia.

- (1) *Complementada posteriormente por el decreto 27.7.33, Ley 27.7.33 y Ley 29.8.33*
- (2) *Decretos 25.4.31, 8.5.31, 2.6.31, 36.6.31, 6.5.31, 29.6.31*



Rumb a Cotlliure

Artur Maria i Garriga

Estem passant una temporada al Port de la Selva, tenim el vaixell al port i quasi cada dia fem una sortida o altre, a vegades per terra i la majoria per mar. Anem fent a prop de la costa, per tal de gaudir del paisatge, tot el camí que vàrem fer mar endins per arribar fins aquí.

Ara ja fa molts dies que pensem d'anar fins a Cotlliure, encara tenim una setmana de temps, lo que vol dir que podrem fer-ho amb molta tranquil·litat i sense preses, tot i això, en sembla, que al menys per avui, no ho farem pas. Abans hi anaven de tant en tant a Cotlliure, doncs si més no, tot just en arribar-hi, ens agradava de contemplar els tres o quatre llaguts conservats amb molta cura i aparellats amb arboradura i vela llatina, cosa que aquí a casa nostra sens havia perdut quasi del tot. Cal dir també que aprofitaven l'avinentsa per a fer un tast dels formatges propis d'aquella contrada i beure una gerra de vi de Banyuls, aspre i de color vermellós com la terra ha on es conrea.

Hem passat la nit a bord, tenim el vaixell preparat per tal de sortir a l'alba, però el temps no ens vol pas acompanyar. Des de ahir per la tarda i durant tota la nit el vent a bufat amb força. Els seus xiulets i el repicar de alguna drissa mal tesada, no ens ha fet gens bona la vesprada ni la nit consegüent.

Tot i això, decidim de sortir. Tan bon punt passem la bocana, aproem cap el nord. Estem entrant a l'antiga mar de Septimania, el tràngol es més que considerable, la sortida del Sol es de color rogenc i molt bonica, sembla pintada,

però això deu de ser l'única cosa bonica que tenim a l'abast. Las ones s'aixequen més del compte, les ratxes de la tramuntana, assoleixen cada vegada més intensitat i l'aire està saturat de petites espurnes d'aigua en forma de escuma. Per moments la mar s'està tornant de color blanc.

Naveguem amb dificultats, tenim la mar quasi a fil de roda, lo que ens obliga a fer continues maniobres per tal de mantenir el rumb desitjat. Navegar de volta a volta es fa molt pesat.

Quan per l'amura de babord, més o menys al nord-nord-oest, marquem el far i el cap de Cervera de la Marenda, escoltem la veu de la prudència, que ens diu, que com que res ens obliga a seguir, val més posar rumb al port de sortida.

Fem una virada amb rodó, antagalllem la major per tal de reduir drap i enfilem el Port de la Selva. Si pel camí el temps empitjora més, sempre podrem entrar a Llançà. Connectem la radio i captem l'avís de temporal, que ens confirma que hem fet el que calia, tornant a port.

Arribem a destí, rebent el vent per popa, cal però, anar en compte, no sigui que les ones corrin més que nosaltres i s'ompli la banyera d'aigua.

Després de les maniobres d'amarratge, ens adonem que un dels companys, s'ha fet mal en un braç, es una rascada no gaire fonda, però que sagna força. No havia dit res perquè fins ara tots teníem prou feina i ell tot sol s'havia lligat un mocador per aturar la sang. Ara però, cal

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

netejar la ferida i fer el que calgui per tal de guarir-la. Con que ja estem en terra, val més que l'atenguin en una caseta de la Creu Roja, que hem vist aquí en el port.

Un cop arranjat el braç i veient que la cosa no te més importància, encetem conversa sobre el temps que fa i el que farà, amb el sanitari del Servei i dos homes de edat molt avançada, vells mariners, que abans d'arribar nosaltres ja estaven fent-la petar.

Uns d'ells, en veure el braç embenat, recorda i explica una cosa que en sembla que val la pena de transcriure. Ens diu que quant era molt jove, anava embarcat en un pailebot que feia cabotatge per tota la Mediterrània i que en un d'aquells viatges havia conegut a un mariner que aleshores ja era vell, que havia fet la Ruta de les Amèriques amb un bergantí i que els deia, que les ferides que s'inferien els mariners a bord, se les guarien de la següent manera: primer les rentaven amb rom de canya i un cop netes s'hi posaven teranyines, d'aquelles que es fan en algun raco, per sota de la coberta de proa, o en altres llocs humits que mai s'escombren

i al damunt, un emplastre de farina florida que ja tingues verdet. Sembla ser que les teranyines ajudaven a tancar las ferides per lletges i fondes que foren, i que no se infectaven mai. Ves a saber, si per la força del rom o pel verdet de la farina, i per sobre de tot s'hi embolicava una bena. I afegia, haguéssiu vist que de presa i que be es feien les carnadures.

D'alguna manera, estem una mica decebuts, doncs no hem pogut fer allò que volíem, però de la xerrada amb aquells autèntics llops de mar, n'hem tret un profit extraordinari.

Be es cert que aquest coneixement i aquelles practiques, avui no ens serveixen de gran cosa, però es important que algú encara les recordi i pot ser també bo que algú altre en deixi constància per escrit, a fi de que no es perdin per sempre més, en el pou de l'oblit.

En quant anar a Cotlliure, es una singladura que queda per fer i que farem qualsevol dia que no bufi tramuntana.



Port de Cotlliure

La Fragata

Vaixell de vela de tres o més pals: el trinquet (a proa), el major (al centre), i el de messana (a popa); a més del bauprès, amb les seves veles triangulars anomenades flocs. Tots els pals (trinquet, major i messana) eren de tres peces (amb cofes), encreuats amb vergues, i amb veles rodones o quadrades. El pal de messana portava a més de dues vergues, botavara i pic, per hissar la vela cangrea.



La Corbeta o Bricbarca

Vaixell de vela de tres pals (trinquet, major i messana), a més del bauprès amb flocs. El trinquet i el major eren de tres peces (amb cofes), encreuats amb vergues, i amb veles rodones. El pal de messana era de dues peces (sense cofa) i sense encreuar, però amb botavara i pic per hissar-hi la vela cangrea i l'escandalosa.



El Bergantí

Vaixell de vela de dos pals (trinquet i major), a més del bauprès amb flocs. Tots els pals eren de tres peces (amb cofes) encreuats amb vergues, i amb veles rodones. El major portava a més de la botavara i pic amb la vela cangrea.



La Pollacra

Vaixell de vela de dos pals (trinquet i major), a més del bauprès amb flocs. Tots els pals eren de dues peces (sense cofes), però encreuats amb vergues, i amb veles rodones. A més, el pal major portava botavara i pic amb la vela cangrea.



La Goleta

Vaixell de vela de dos pals (trinquet i major), a més del bauprès amb flocs. Tots els pals eren de dues peces (sense cofes) i sense encreuar. Tenien botavara i pic per hissar-hi la vela cangrea i l'escandalosa.



Comparació entre la Fragata i la Corbeta o Bricbarca

Es distingeix de la fragata per l'aparell de messana, que és de dues peces, sense encreuar (i sense cofa), però amb botavara i pic per hissar-hi la cangrea i l'escandalosa.



Comparació entre la Fragata i el Bergantí

Es distingeix de la fragata perquè el bergantí només té dos pals, trinquet i major. Aquest darrer fa la funció del messana de la fragata i per això també porta botavara i pic amb vela cangrea.



Comparació entre la Fragata i la Pollacra

Es distingeix de la fragata perquè la pollacra només té dos pals trinquet i major, i perquè són de dues peces (i sense cofes). El pal major fa la funció del de messana de la fragata i per això també porta botavara i pic amb veles cangrees.



Comparació entre la Fragata i la Goleta

La goleta es el mes diferent respecte a la fragata, ja que els seus dos pals, trinquet i major, són de dues peces (sense cofes) i amb la botavara i pic que aparella una cangrea i escandalosa.



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

- i) Lloc a la vora del mar o d'un riu, disposat de manera que per un pla inclinat poden ésser avarades o retirades de l'aigua les embarcacions.
- j) Petit mol·lusc que solia perforar la fusta del casc, per a impedir-lo, a partir del segle XVII es folraven els cascs amb planxes de coure.
- k) Embarcació més gran que les galeres, d'una sola coberta, moguda amb remes, que arborava tres pals amb veles llatines, es construïa a Venècia de mitjan segle XVI al final del XVII.
- l) Espècie de rai gran mogut amb remes o veles, usat a l'Amèrica del Sud.
- m) Peça rodona o violla que hom posa com a ornament a l'extrem superior dels arbres de les naus.
- n) En una embarcació, cadascuna de les lligades de corda que fermen el car i la pena d'una antena.
- o) Embarcació aparellada de vela llatina, de regular grandària, destinada generalment al cabotatge, es dedica també a diverses pesques, típica de la mar catalana i del golf del Lleó.
- p) Barra de fusta que travessa l'escotilla en sentit longitudinal i reposa en les bressoles, serveix per a aguantar els quaters o tapes de l'escotilla.
- q) Forat practicat al buc d'una nau per a deixar passar el cap del timó i el joc de la canya que hi va encastat.
- r) Cadascuna de les peces de fusta o de ferro, corbades, que van fermes al jou principal i que formen el buc de l'embarcació per la part de popa.
- s) Sobrenom que antigament es donava a la vela d'estai de mitjana.
- t) Cadascuna de les veles que s'allarguen damunt el velatxo, la gàbia i la sobremessana.
- u) Nom genèric que s'aplica a tot espai tancat i de petites dimensions, destinat a guardar efectes, pertrets, pintures o altres materials emprats en el manteniment del vaixell.
- v) Cadascuna de les perxes, generalment cilíndriques, que, disposades a la cara de proa d'un pal o d'un masteler, serveixen per a envergar-hi una vela.
- w) Corda amb que s'estira una embarcació des de terra per fer-la avançar paral·lelament a la riba, etc.
- y) Cadascun dels prims que hi ha a proa i a popa de l'embarcació perquè les aigües vagin amb força al timó.
- z) Junta amb estopada impregnada d'un lubricant, que en ajustar hermèticament a un arbre, a un piu, etc., impedeix les fuites de vapor, de gasos, etc., en els cilindres i altres òrgans de les màquines de vapor, dels motors, etc.

20-t 21-u 22-v 23-w 24-y 25-z

1-a 2-b 3-c 4-d 5-e 6-f 7-g 8-h 9-i 10-j 11-k 12-l 13-m 14-n 15-o 16-p 17-q 18-r 19-s

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

BITÀCOLA

Redacció de la revista SIRGA

El compàs és un element indispensable i obligatori a bord. Tots els vaixells duen un compàs fix ben visible des del lloc del timoner. En els creuers a vela amb timó a roda, el compàs s'instal·la en un pedestal, enfront de la roda, de forma que la línia de crugia del vaixell coincideixi amb el diametral del compàs, és a dir, passi pel seu centre.

Els dos tipus d'agulles nàutiques o compassos d'ús més freqüents a bord són: el compàs magnètic i l'agulla giroscòpica. El primer tipus es basa en la propietat que té la barra imantada, suspesa pel seu centre de gravetat, d'orientar-se segons el meridià magnètic del lloc; el segon és una aplicació de les propietats físiques del giroscopi, l'eix les obligat a mantenir-se en el pla horitzontal i s'orienta segons la línia nord-sud.

Descripció: El compàs magnètic es compon fonamentalment per tres peces: primera agulla i capitell, peça col·locada en el centre geomètric de la rosa, segona, la rosa i l'estil, peça que dona suport al capitell, i tercera, el morter, recipient cilíndric en el qual van allotjades les parts anteriors i la suspensió Cardan que manté el morter en posició horitzontal.

El conjunt així format va muntat sobre un suport de fusta o metall antimagnètic anomenat bitàcola, que manté la rosa a l'alçada convenient per facilitar millor la seva lectura.

Aquesta es tanca amb una tapa de llautó anomenat cobitxet proveït d'una llàntia o llanterna per poder realitzar lectures a la nit.

El capitell és una peça de forma troncocònica amb una vorera on es dóna suport a la rosa.

El seu fons, punt de suport del capitell sobre l'estil, és d'un material dur tal com el àgata o el safir en prevenció al continu frec a que està sotmès.

L'estil de forma cilíndric cònic, és també d'un material molt dur, ja que el seu extrem superior acabat en punta molt fina serveix, de sustentació al conjunt de la rosa.

La rosa està constituïda per una corona circular de mica, paper o plàstic sobre la qual va imprefsa la rosa dels vents.

El morter consisteix en un cilindre metàl·lic no magnètic. En la seva cara interior, coincidint amb el pla diametral (línia proa – popa) i va marcada la línia de fe, que serveix com referència per a la lectura dels rumbos.

La suspensió cardan permet el muntatge del morter en la part superior de la bitàcola i que aquell es mantingui sempre en posició horitzontal.

Bitàcola

