

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

RESUMEN

RESUM

- | | | | |
|----|--|----|--|
| 3 | Editorial. | 3 | Editorial. |
| 4 | La voz del Museo. | 4 | La veu del Museu |
| 7 | Disco de Plimsoll | 7 | Disc de Plimsoll |
| 8 | La vida a bordo | 8 | La vida a bord |
| 10 | Breve historia del buque <i>Victory</i>
II parte
(Isidre Oliveras i Parera) | 10 | Breu historia del vaixell <i>Victory</i>.
II parte
(Isidre Oliveras i Parera) |
| 14 | Visita a Roses
(Pau Ribé i Quimasó) | 14 | Visita a Roses
(Pau Ribé i Quimasó) |
| 15 | Noticario | 15 | Noticiari |
| 17 | Vocabulario.
Buscar el nombre que corresponde a
cada definición. | 17 | Vocabularí
Cercar el nom corresponent a
cada definició |
| 19 | Descripción del pailebot <i>Santa
Eulalia</i>
(Enric Garcia) | 19 | Descripció del pailebot <i>Santa
Eulalia</i>
(Enric Garcia) |
| 20 | Pailebote <i>Santa Eulalia</i> | 20 | Pailebot <i>Santa Eulalia</i> |



Maqueta de la corbeta *Sebastià Gumà* construïda a Palma de Mallorca l'any 1857, realitzada per el senyor Pau Ribé.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

EDITORIAL

És interessant comentar un fet que ja hauria d'haver-se produït fa bastant temps, instaurar el Dia dels Amics del Museu Marítim de Barcelona. Per fi, el 15 de juny d'enguany es va celebrar per primera vegada aquest esdeveniment.

Per ser la primera, no és escaient ser gaire crítics amb l'organització. Molt encertada la vetllada amb el cant d'havaneres i un aperitiu selecte amb cremat inclòs. També molt idoni l'espai on va tenir lloc l'acte, els bonics jardins de les Reials Drassanes de Barcelona. És una pena que la direcció del Museu Marítim no aprofiti més aquest històric jardí per oferir al públic, concerts i vetllades marineres que tan li escauen.



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 les opinions i articles signats a les seves pàgines.

Tan sols una observació, que no pretén ésser una crítica, la vetllada va semblar una mica freda per l'absència d'un petit parlament de la direcció de l'Associació dels Amics del Museu o, en el seu lloc, d'algú de la del Museu, que fes patent la inauguració i el desig de la seva continuïtat.

Esperem que aquesta diada s'estableixi d'una manera definitiva i s'allargui a gran part de tot el dia, amb actes de divulgació que donin a conèixer la nostra Associació.

Pau Ribé i Quimasó

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

LA VEU DEL MUSEU

Amb aquest article, el Museu Marítim de Barcelona a cregut convenient posar en coneixement dels Amics d'aquest Museu, tot el funcionament i l'estructura del mateix, gest que la nostra Associació agraeix profundament.

El Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona

Fou constituït el dia 1 de febrer de 1993 entre l'Ajuntament de Barcelona, com a titular de l'edifici de les Drassanes des de l'any 1935, la Diputació de Barcelona, com a responsable del Museu Marítim i titular dels béns en ell adscrits des de l'any 1939, i l'Autoritat Portuària de Barcelona, amb la finalitat de portar a terme la rehabilitació i conservació de l'edifici de les Drassanes Reials, realitzar activitats de promoció de la cultura marítima i d'interès ciutadà, la gestió del Museu Marítim i coordinar la gestió de les tasques que s'hi desenvolupessin, d'acord amb els Estatuts.

El Consorci es va crear com una entitat pública de caràcter associatiu i naturalesa voluntària i amb caràcter local i personalitat jurídica pròpia.

Els primers Estatuts del Consorci varen ser aprovats el dia 1 de febrer de 1993, i foren posteriorment modificats en sessions celebrades pel Consell General el dia 26 de maig de 1995, el dia 3 de novembre de 1999 i el 11 de desembre de 2003. En aquesta darrera modificació el Consorci pren com a nom el de Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona.

Des de la creació del Consorci, el Museu Marítim ha viscut anys de gran activitat i el gran projecte de futur és la restauració definitiva del conjunt arquitectònic i la implantació d'una nova museografia, que arribat el tercer mil·leni hi ha hagut un canvi de cultura organitzativa amb un museu més interactiu.

El govern

Els òrgans de govern i de gestió del Consorci són:

- 1.El Consell General.
- 2.La Comissió Executiva.
- 3.La Presidència.
- 4.Dues Vicepresidències.
- 5.La Direcció General.

El Consell General

És l'òrgan superior de govern mitjançant el qual es regeix el Consorci. Dirigeix i promou el compliment de les finalitats del Consorci. Entre altres competències té la d'aprovar el pressupost, el pla anual, la memòria anual i modificar els estatuts.

Integrat per: El President, els dos Vice-presidents i dotze vocals, que són: 6 de la Diputació de Barcelona, 3 de l'Ajuntament de Barcelona, 2 de l'Autoritat Portuària de Barcelona i el Director General.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

La Comissió Executiva

És l'òrgan que gestiona i administra el Consorci. Entre altres li correspon fer la proposta al Consell General del pressupost, la liquidació del Compte General, de Patrimoni i d'Inventari de Bens, del Pla anual. Aprovar la plantilla i la relació de llocs de treball, les taxes i preus públics.

Integrat per: El President i sis Vocals, que són: 3 de la Diputació de Barcelona, 1 de l'Ajuntament de Barcelona, 1 de l'Autoritat Portuària de Barcelona i el Director General.

El President i Vice-presidents

Exerceix la representació institucional i alta direcció del Consorci , convoca, presideix i suspèn les sessions i exerceix qualsevol altre assumpte que no sigui competència d'un altre òrgan de govern. En cas d'absència aquestes funcions les exercirà els Vice-presidents

President: El President de la Diputació de Barcelona o en qui delegui

Vice-president primer: L'Alcalde de Barcelona o en qui delegui

Vice-president segon: El President de l'Autoritat Portuària de Barcelona o en qui delegui.

La Direcció General

És l'òrgan que dirigeix i coordina el serveis i executa els acords del Consell General i de la Comissió Executiva. Elabora el pressupost, la memòria i pla anual i gestiona el personal.

El nomena el Consell General

La gestió

El finançament

La gestió, el desenvolupament i l'aplicació del Pressupost està subjecte a la normativa aplicable a l'Administració Local, als seus estatuts i a les Bases d'Execució

Disposa dels següents ingressos: Aportacions dels ens consorciats, rendiments dels seus serveis, taxes i preus públics, subvencions i patrocinis i altres.

El Personal

Dins la legislació aplicable a l'Administració Local. La seva selecció es fa amb els principis d'igualtat, publicitat, mèrit i capacitat.

Organigrama

Presidència

President: Il.lm Sr. Carles Ruiz Novella

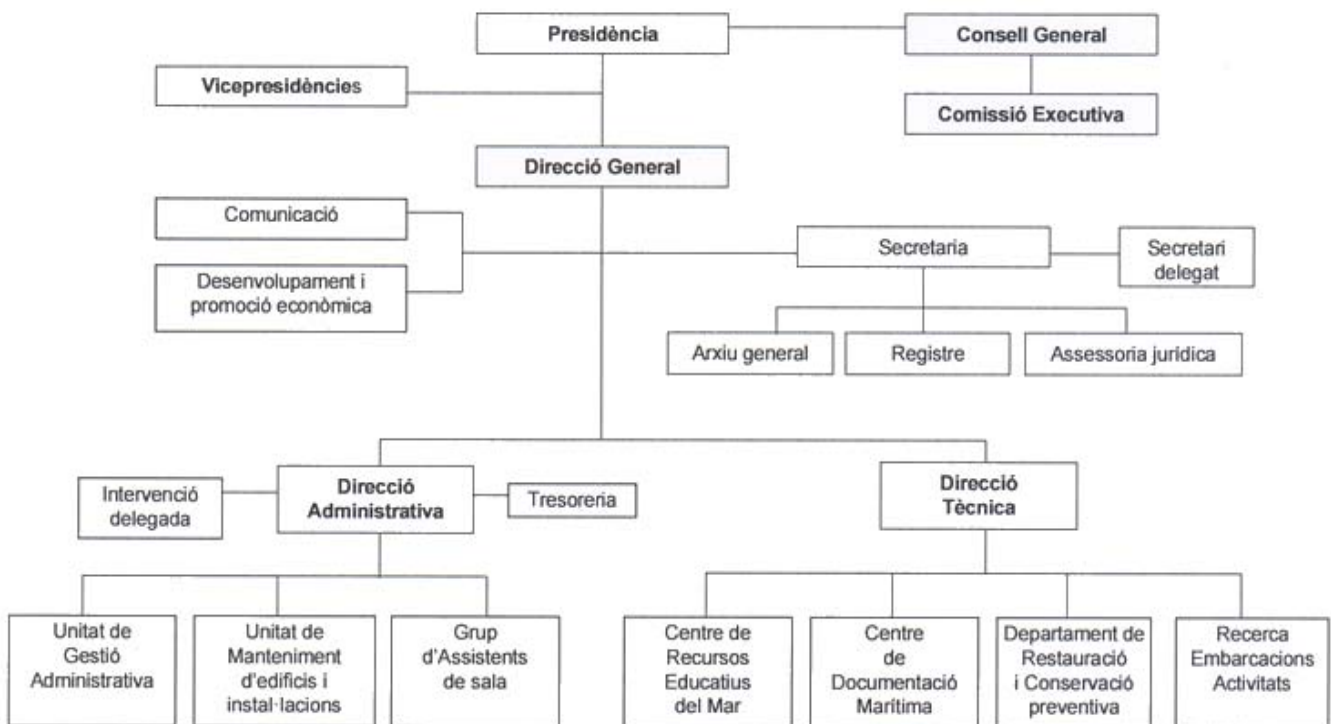
Vice presidència

Vice-President primer: Il.lm Sr. Joan Clos Mateu

Vice-president segon: Il.lm Sr. Joaquim Coello Brufau

Direcció general

Director General: Roger Marcet i Barbè



Direcció Administrativa

Administrador: Pere Comas Coma

Direcció Tècnica:

Directora tècnica: Elvira Mata i Enrich



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

DISC DE PLIMSOLL

Moltes vegades, passejant per algun que altre port, hem vist que tots els vaixells mercants porten ambdós costats de la nau unes estranyes senyals que molts no saben què expressen. Per fer un aclariment respecte aquestes senyals, amb aquest petit article intentem fer una mica de claror pel que fa referència a aquesta curiositat.

Samuel Plimsoll. Polític anglès 1824 – 1898. Negociant de carbons, però coneixedor de les precàries condicions de la vida a bord dels vaixells mercants de l'època, desenvolupà intenses campanyes a favor dels seus tripulants, cosa que li adjudicà el renom de l'amic dels mariners.

L'any 1868 fou anomenat diputat per Derby (Anglaterra). L'any 1876, vuit anys més tard, es va aprovar la llei que reglamentava la càrrega màxima que podien admetre els vaixells, llei que aviat seria coneguda a tot arreu amb el nom de Merchant Shipping. Per aconseguir aquesta llei, va haver de vèncer la forta oposició dels armadors, interessats a continuar carregant els vaixells fins a línies d'aigua tan perilloses, que això, va ésser la causa de nombrosos naufragis.

Aquesta llei es deu a la variació dels canvis de densitat, com són: l'augment dels calats dels vaixells, al passar de surar en aigües de diferent densitat. En passar el vaixell d'aigua salada a aigua dolça, per tenir aquesta última menys densitat, desallotja més volum d'aigua, com a conseqüència el calat del vaixell és superior, en passar el vaixell de navegar pel mar al riu, es produeixen a més altres efectes, com són: variació del seient i de l'estabilitat. Aquesta llei té les definicions següents:

Franc bord

És la distància vertical, amidada a ambdós costats del buc i al centre de la seva eslora, compresa entre la línia de

flotació i la línia de la coberta principal.

Entendrem per coberta principal, la coberta correguda més alta amb mitjans permanents de tancament. Si es respecten o no aquests senyals, depèn la seguretat del vaixell a la mar.

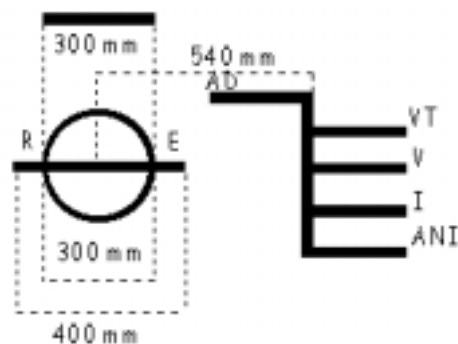
A més franc bord, major altura de la coberta sobre l'aigua i, per tant, més seguretat.

Marques del franc bord:

Els valors de franc bord, una vegada calculats, es marquen a ambdues bandes del buc.

Disc Plimsoll

Va pintat sota la línia de coberta. El seu centre coincideix amb la línia de màxima càrrega a l'estiu. Als seus extrems s'hi situen les lletres que indiquen la societat classificadora que s'encarrega del vaixell. En aquest cas REGISTRE ESPANYOL (RE).



Línia de coberta

És una línia de 300 mm de longitud i 25 mm d'amplada, traçada en la intersecció de la coberta principal i el costat del vaixell.

Línies de càrrega màxima:

Per als diferents mars i estacions, indiquen els franc bords màxims. Són unes línies horitzontals de 250 mm de longitud i 25 mm d'amplada, que s'estenen cap a proa en angle recte, a partir d'una línia situada verticalment, i separada a proa del centre

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

del disc 540 mm, les línies usades són les següents:

Línia de càrrega d'estiu. Marca de franc bord d'estiu. La part superior de la línia passa pel centre del disc marcada amb una V.

Línia de càrrega d'hivern. La part superior de la línia marcada amb una I, ens indica el límit màxim d'immersió que s'autoritza als vaixells en aigua salada als ports d'Europa i del Mediterrani.

Línia de càrrega tropical. La part superior de la línia marcada amb una VT, indica el límit per als mars tropicals.

Línia de coberta reglamentària: Aquesta

línia horitzontal té 300 mm de llarg per 25 mm d'amplada. Va traçada als costats del buc, al nivell de la coberta.

Línia de càrrega d'hivern a l'Atlàntic Nord. La part superior ANI, indica el límit màxim d'immersió que s'autoritza per navegar en aigua salada en els viatges entre els ports de la costa americana, situats al nord del cap Hatteras.

Línia de càrrega d'estiu en aigua dolça. La marca franc bord en aigua dolça és, a la part superior AD, que indica el límit màxim d'immersió que s'autoritza al vaixell perquè prengui càrrega en aigua dolça durant l'estiu.

LA VIDA A BORD A LES NAUS DURANT ELS SEGLES XIV -XV

La vida quotidiana a bord no contava amb cap tipus de comoditats. Per a dormir, els tripulants utilitzaven unes catifes que estenien sobre la coberta: generalment els mariners es ficaven al llit sota el castell i els comandaments sota el tendal. Dels prop del centenar d'homes que componien la primera expedició de Colón a les Índies, solament l'Almirall tenia la seva càmera, anomenada *La Chupeta*, que estava situada a la coberta. Aquesta càmera anava molt sobriament decorada i duia com a mobiliari un llit, una taula, una butaca, dues cadires de tisoires i dos baguls.

Les naus anaven permanentment llastrades de manera que el franc bord no variés i així no alterés en absolut les seves condicions d'estabilitat i navegabilitat.

El llast solia ser de pedra o sorra, i es col·locava més o menys llast, depenent de la càrrega que es fiqués a la bodega. En ocasions i concretament quan el consum

d'aliments i aigua havia modificat sensiblement el franc bord, i la nau estava lluny de terra, la llastraven emplenant amb aigua salada els tonells buits.

L'arboradura de les naus eren de pi i les caravel·les que van descobrir un Nou Món, arboraven tres pals: trinquet a proa, major al centre i mitjana a popa. El trinquet instal·lat a la coberta del castell es recolzava a la roda. El major, compost de mascle i masteler, travessa la coberta principal a través del enfogonament i la seva part inferior se subjecta en una carlinga feta ferma en la sobrequilla. El més petit, el mitjana, muntat sobre la coberta, tenia una lleugera caiguda cap a popa.

Faves, cigrons, arròs, cansalada, carn fumada, peix salat, mel, vi, vinagre i bescuit, constituïen l'alimentació bàsica dels mariners dels segles XV i XVI, les normatives manaven, ...*Que per a cada persona es doni de ració cada dia, lliura i mitjana de pa, tres quarts d'aigua per a*

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

beure i un per a guisar, i dos quarters de vi, que és la ració ordinària...

El menjar el preparaven en el fogó, construït amb xapes de ferro i en el fons del qual es col·locava sorra per a protegir la coberta de la nau del foc. El fogó s'encenia a l'alba i es mantenia viva la flama fins a la posta del sol. Això obligava als mestres de les naus a ficar en les seves bodegues una bona quantitat de llenya. Colón parlava repetidament de la necessitat de tocar terra per a proveir-se de llenya i aigua.

Donades les característiques dels materials utilitzats a bord d'aquestes naus: eixàrcies de cànem, veles de teixit vegetal generalment també de cànem, gruixudes vergues de pi, pesans bossells, grans ancores d'acer forjat amb cep de fusta, caps d'ancoratge fets d'espart, etc., totes les maniobres a realitzar eren pesades, lentes i en conseqüència exigien, a més d'una gran experiència, un notable esforç dels tripulants.

Per a facilitar aquestes maniobres, especialment llevar àncores, pujar la verga major, ficar càrregues pesades a la bodega i pujar el bot a bord, utilitzaven un

cabrestant col·locat generalment a la coberta principal i molt prop del pal major. Aquest cabrestant el movien quatre homes per mitjà de quatre perxes de fusta col·locades horitzontalment.

Duien grans timons a aquestes naus. Generalment aquets eren de fusta de roure, tenien la mateixa gruix que el codast i se subjectaven a aquest mitjançant ferramentes de ferro forjat. Amb un mínim de mar, manejar la canya obligava a que els homes encarregats de dur el rumb fossin substituïts contínuament. Per a facilitar el seu maneig instal·laven, o bé un aparell amb uns bossells fets fermes a la canya i a ambdós costats de la coberta, o un arjau vertical que sortia per la coberta.

Llombardes i falconets componien l'artilleria que portaven aquesta nau, a més d'armes d'infanteria espases, piques, ballestes, rodelles, cascs, plastrons, ganivets i arcabuzos. Els marins espanyols utilitzaven l'artilleria tant per a defensar-se, com per a llançar salves a l'arribada a una nova terra o en honor dels indígenes que sortien a rebre'ls. Els projectils eren boles de pedra i en algunes ocasions de ferro forjat.



BREU HISTÒRIA DEL HMS VICTORY (II part)

Isidre Oliveras i Parera

GUIA PER EL HMS VICTORY

La proa. En mirar al fons del dic, es pot observar la quilla que reposa sobre uns blocs. Aquesta quilla es construí amb fusta de roure anglès, amb doble revestiment interior i exterior, amb un gruix de 60 centímetres. El navili descansa sobre un bressol especial que s'acobla al seus costats, i queda aixecat de forma que la línia de flotació normal queda a nivell de la part superior del dic. El visitant té la impressió que el vaixell navega per sobre l'asfalt. A la proa, hi ha quatre forats, (escobencs), dos dels quals són utilitzats per escobencs de 6 centímetres, que es desplacen fins a les dues àncores de lleva utilitzades per atracar el vaixell. Els dos orificis buits, els utilitzaven per les dues àncores que ara estan fixes a cada costat del pont superior.



El mascaró de proa. La figura original de proa data de la gran carena que s'hi portà a terme durant els anys 1801-1803, sota la senyera de lord Nelson. La figura actual de proa, consta d'un escut oval amb les armes reials i damunt, la corona reial, a sota de l'escut hi ha un llaç amb la inscripció *Deu i el meu dret*. Com a suport del timbre, te a cada costat dos graciosos cupidos, pintats d'un blanc marfil.

Els costats del vaixell. El HMS Victory portava 104 canons, muntats sobre tres ponts. Per sobre de la línia de flotació, el buc està pintat amb bandes grogues en

les línies dels ponts de canons, i amb bandes negres entre ells. L'exterior de les portes i les troneres estan pintades de negre, i per l'interior de color vermell, estil de pintura que Nelson adopta per a tots els seus vaixells abans de Trafalgar.

Mesures generals i banderes. L'eslora total del buc és de 68,9 m, amb una mànega 15,75 m i un desplaçament de 2.182 tones. L'altura dels tres pals, trinquet, major i messana, són amb mesures aproximades 55 m, 62 m i 46 m, respectivament, des del nivell del dic.

El HMS Victory desplega normalment la bandera de la Unió Jack a l'asta de la bandera de proa, i a la de popa, la bandera blanca amb al quart alt de la dreta, les barres de l'anglesa (aquesta és la bandera de la marina de guerra d'aquest país), i al masteler de

goneta de proa, la senyera del comandant en cap del comandament naval.

Modificacions. Originalment, la popa incorporava galeries que sobresortien del pont principal i de la part de la coberta de popa. Aquestes galeries s'eliminaren durant la carena de 1801-1803, i va quedar-hi una popa plana.

El codast, es pot veure sobresortint del pont inferior dels canons, i el timó fixat al mateix codast, el moviment del qual controla la canya d'aquest, que és accionada per mitjà d'uns caps que van fins a la roda de govern.

El nom del vaixell. Gravat amb lletres d'or, es troba immediatament sobre el timó

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

i entre les dues obertures dels canons. Per sobre del nom hi ha tres files de finestres, la més baixa de les quals correspon a una sèrie d'habitacions de custòdia, les de la fila mitjancera són les de la cabina de dia de Lord Nelson i les més altes les de la cambra del capità Hardy.

Accessos al vaixell. Abans de pujar a bord, per l'entrada de babord, el visitant podrà observar al costat del buc una escala, és *l'entrada de mar*, consta d'una renglera de graons incrustats a aquest costat, que van des del nivell de flotació fins a l'esmentada entrada, amb passamans de caps que serveixen de barana per a l'accés normal quan el vaixell es trobava navegant.

El castell de proa. Aquest era el lloc de reunió assignat a la tripulació, igual que la part de la coberta superior estava destinada als afers dels oficials.

El bauprès
Fou construït originalment amb fusta de roure i de pi, amb una gran longitud. La seva finalitat era, en un principi, la de sostenir les vergues de les veles: civadera i sobrecivadera, i suprimides aquestes, els flocs i els estais del trinquet.

El saltiró de proa. Aquest espai era utilitzat pels mariners encarregats de manobrar les veles sobre el bauprès.

El passeig dels mariners. És una plataforma horitzontal que rep aquest nom pel costum de col·locar un sentinella armat en aquest lloc, quan el vaixell es trobava en un port. La missió del sentinella era de vigilar que cap membre de la tripulació abandonés el vaixell sense l'autorització dels superiors.

L'aparell dels pals i el velam. Els tres pals trinquet, el major, i el mitjana, entre el pal mascle, el masteler i masteleret estan aguantats per una sèrie de estais que els sostenen amb angle a proa, és digne de menció, que el major té un diàmetre de 16 cm, i els dels obencs que els aguanten en sentit a popa, els dels majors amiden 8 cm, de diàmetre, atravesats per uns caps d'uns 2 cm de mena, aquests caps anomenats en el seu conjunt fletxadura, col·locats un a cada 45 cm, formen l'escala per pujar a les cofes, veritables plataformes que servien per a llocs de combat, a més aguantaven els obencs dels mastelers, que per mitja de la fletxadura es podia pujar

fins a la creuera, on podien pujar els mariners per les maniobres de plegar i desplegar les veles. Per cert que les veles majors i de gàbia en sec pesaven entre 640 i 700 quilos. Cal imaginar-se l'esforç dels mariners per aferrar-les. Aquest pals a



part dels estais i els obencs estaven aguantats per 4 burdes per banda.

Les carronades. Aquestes foren inventades l'any 1779. Es tracta d'un canó curt i lleuger de 1,5 tones que disparava projectils d'uns 31 quilos de pes a curta distància. En porta dos al castell de proa.

El campanar. Enmig del vaixell i sobre la part posterior de la xemeneia, hi ha el campanar, amb una campana. El temps a bord es mesurava per mitjà d'un rellotge de sorra que es buidava cada mitja hora. Un mariner era l'encarregat de tocar la campana cada vegada que es buidava i al mateix temps feia córrer les manilles d'un rellotge. Així sabien l'hora aproximada del dia.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Les àncores. Les àncores actuals que hi han exposades són rèpliques de fusta de les quatre que es maniobraven mitjançant un cabrestant manual.

Els bots del vaixell. Darrere del campanar que es troba situat al centre del vaixell, l'espai anomenat combés, i sobre uns baus hi descansen els bots següents; l'embarcació de l'almirall, la xalupa, la canoa, i el iot d'orsa.

La coberta superior. En aquesta coberta, hi ha una placa de cuir amb la inscripció següent: *Aquí caigué ferit de mort Nelson el 21 d'octubre de 1805, aproximadament a les 13,25 h d'aquell històric dia.*

La batallola.

Quan no s'utilitzaven els cois on dormien els mariners, s'enrotllaven i es col·locaven ben atapeïts dintre de les xarxes de la batallola. Durant els combats constituïen una protecció, encara que no gaire important contra les bales de canó i les metralles.



Les galledes

contra incendis. Les galledes, estan situades sota la coberta de popa i porten inscrites la data de 1803. Són de cuir amb ramatges de coure. Sobre aquesta coberta, s'hi situava l'oficial en funcions de vigia. També des d'aquest punt es feien els senyals per mitjà de banderes i fou des d'aquesta coberta on es va proferir la famosa frase: *Anglaterra espera...*

La roda de govern. Aquesta gran roda que accionava el timó, quan la mar es trobava en calma, només necessitava quatre homes per manipular-la, però amb mar grossa en feien falta el doble.

La bitàcola i les bugies. La bitàcola

s'il·lumina de nit amb dues llànties, que són de l'època de Gibraltar. A les nits quan s'encenien les llànties, la calor i el fum que desprenien sortia per la xemeneia situada a la part alta de la bitàcola.

La cabina de Lord Nelson. La cabina de descans conté un llit plegable utilitzat per Lord Nelson. Un racó combinat de rentamans i comuna i una hamaca. Tot d'estil propi de l'època per als oficials de la Marina.

El menjador i la cambra de dia. Era aquesta cabina, on Nelson conversava durant la jornada de dia amb els seus oficials sobre els grans plans per a les batalles que esperaven. La major part del

m o b l e s utilitzats per Nelson es troben ara al V i c t o r y Museu, però a aquesta cabina encara hi queda algun moble i una cadira de b r a ç o s utilitzada per Nelson. El HMS *Victory* és encara avui dia el vaixell senyera del

comandant en cap del comandament naval, que actualment en fa us ocasionalment del menjador i de la cabina de dia.

La bateria superior. En aquesta coberta, s'hi instal·laren 30 canons de 12 lliures. És d'interès especial la bomba d'aigua fabricada amb un tronc sencer d'om que s'utilitzava per menar aigua contra incendis i per rentar les cobertes.

La bateria intermèdia. Té 28 canons de 24 lliures, quatre dels quals són els originals.

La bateria inferior. Aquesta bateria té 30 canons de 32 lliures cadascun. Constituïa l'armament més potent i pesant

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

del vaixell. Cada canó té uns tres metres de longitud, pesa tres tones i els seus tirs a curta distància poden penetrar a través de un metre de gruix de fusta de roure. L'abats màxim era de quasi 2,5 quilòmetres.

La dotació d'un canó es componia de 15 homes, responsables del canó d'un costat i el corresponent de l'altra banda. En el curt espai de sis minuts, es podia deixar el vaixell en disposició de combat.

El cabrestant central. Estava situat a la coberta alta i al voltant de la part superior, tenia 14 forats dissenyats per allotjar-hi les barres que feien girar el cabrestant. Cada barra tenia 10 homes, per la qual cosa hi havia 140 homes per hissar carregues pesants.

El doble cabrestant principal. L'estatxa de 60 cm de circumferència de l'àncora, és massa gruixuda per ser acceptada pel cabrestant, per la qual cosa ha d'ésser manejada per una altra estatxa sense fi d'uns 28 cm, també de circumferència, coneguda amb el nom de *missatgera* i que s'uneix amb l'estatxa grossa, mitjançant uns caps amb trams curs i flexibles. Aquest procediment es coneix amb el nom de *mordent*, l'estatxa *missatgera* feia quatre voltes al cabrestant i s'ajudava al seu pas per rodes situades a cada costat de la coberta a fi de no haver-la d'arrossegar.

El cabrestant tal com abans hem dit, és doble, això vol dir que si a cada pont hi havia 140 homes, la suma total entre els dos ponts era de 280 homes. D'aquesta manera hissaven les pesants àncores.

La cuina. És una replica de la utilitzada a Trafalgar. Estava alimentada amb carbó i fusta, i era l'únic mitjà per alimentar una dotació de prop de 1.000 persones. El terra de l'estança, és de rajoles de ceràmica.

Bombes d'estribord i de babord. Aquestes eren les bombes principals del vaixell, funcionaven a mà, i s'utilitzaven per

mantenir l'aigua que s'acumulava a la sentina en un nivell de seguretat.

La sala de munició. Al final de la segona coberta, hi ha la sala de munició en la qual el conestable i la seva marineria vivien. La sala d'armes era la més famosa del vaixell. És on es guardaven els mosquetons, els sabres d'abordatge i les pistoles.

La canya del timó. A la part de darrere d'una de les cobertes, hi havia també la canya del timó. Era de fusta de roure i normalment s'accionava per mitjà d'un sistema d'estatxes que finalitzaven enrotllades a la roda de govern.

Coberta hospital. Aquesta coberta es troba sota mateix del nivell de l'aigua i de la bateria inferior, és fosca, i és considerava un lloc segur. Per això durant la batalla s'utilitzava per al tractament dels ferits. Està pintada de vermell perquè així les taques de sang feien menys basarda. Aquest color tenia un cert valor psicològic quan hi havien baixes. En aquesta estança, hi portaren ferit Nelson, i és on redactà el seu testament. Va morir-hi poques hores després. En el mateix lloc, hi ha una placa en record del fet i de la data. Darrere de la mateixa coberta hospital, hi ha la farmaciola on s'exhibeixen equips quirúrgics i d'odontòlegs de l'època.

El penol de eixàrcia. Aquí s'emmagatzemen els cables de les àncores que deixen que s'escorri l'aigua a la sentina.

Els panyols de munició. N'hi havia dos, un a la proa i l'altre a la popa. A ells hi anaven els ajudants dels artillers per recollir la pólvora que havien de repartir per als canons, en cas de combat o de maniobres.

El pas del mestre d'aixa. A la coberta de sota el nivell de l'aigua hi ha un passadís a cada costat del vaixell, que permetia al mestre d'aixa, inspeccionar i reparar desperfectes i vies d'aigua.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

VISITES

El dia 4 de juny, tal com havíem comunicat a tots el socis, es portà a terme la visita a les restes de la Ciutadella que hi ha a la bonica vila de Roses. A les 9 h, posaven rumb cap a l'esmentada vila, i després de parar a mig camí per esmorzar i recuperar forces, tornarem a reempendre la marxa arribant a la porta d'entrada de la Ciutadella, on ens deixà l'autocar a les 11.15 h.

Les restes d'aquesta vila, on encara hi ha un bon tros de l'antiga muralla, perquè l'especulació immobiliària, el desinterès i l'abandó de les autoritats militars, varen ser la causa de l'enrunament de tota la part nord, on hi havia l'entrada anomenada Porta de Terra. Avui, sols en resta l'entrada coneguda com a Porta de Mar, d'estil renaixentista encara en bastant bon estat.

Aquesta fortalesa està basada en el projecte de l'italià Calvi, enginyer del Renaixement, que resta que en el

transcurs del temps ha sofert moltes modificacions. Però, és d'agrair als seus constructors, que respectessin les restes de la vila emmurallada medieval de *Roses*, situada al seu interior. Cal destacar, que al subsòl on està situada la fortalesa també hi ha l'antiga ciutat grega de Rhodes. Prop de la sortida de la fortalesa, es pot admirar una magnífica mostra d'àncores de Misericòrdia

Acabada la visita que va durar més de dues hores, i que va tenir un guia d'excepció, el senyor Pablo de la Fuente, del Departament de Recerca de la Fundació pro Fortaleses Catalanes, ens traslladarem al restaurant La Brasa, per efectuar l'àpat del mig dia. Acabat aquest i després d'un temps raonable per fer un tomb pel magnífic passeig Marítim d'aquesta vila, iniciarem el retorn a Barcelona, on arribarem a les 19,30 h.

Fins a la propera visita !

Pau Ribé i Quinmaso



Grup d'associats visitant les les antigues restes medievals de Rosses

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

NOTICARI

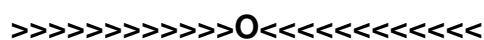
El dia 14 d'abril d'enguany es va fer a la Sala d'Actes del Museu Marítim de Barcelona la conferència: *UN MINISTRE DE MARINA ATÍPIC* (Lluís Companys i Jover), a càrrec del senyor Albert Campanera i Rovira, la presentació del conferenciant la va fer el senyor Viladevall, membre de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona.

Per a aquest tema, el conferenciant va haver de fer una acurada investigació ja que el personatge central de la conferència no va ésser mai del grat dels governs de Madrid i com a resultat, la seva tasca resta oblidada en la majoria de les publicacions i despatxos oficials.

En la seva conferència, el senyor Campanera comentà la molt lloable tasca

del senyor Lluís Companys durant els 92 dies que durà el seu càrrec de ministre, i encara que sembli molt curta la seva durada en el càrrec, en aquell període històric molts altres ministres duraren en el seu ministeri molt menys temps, però els avenços del ministre de la Marina en qüestió varen ser silenciats pels seus orígens i idees. Deixat el càrrec de ministre de la Marina Espanyola, passà a ocupar el de president de la Generalitat de Catalunya. Lluís Companys va morir assassinat per l'exèrcit d'aquella època per les seves idees polítiques

Acabada la conferència, hi va haver un curt col·loqui. L'acte va acabar a les 20.30h. hi van assistir unes 30 persones.



El soci senyor Josep Rodriguez ha fet donació d'un lot de llibres de temes

mariners a la nostra Associació. En nom de tots li agraïm la donació.



El dia 1 del mes de juny passat va tenir lloc a la Sala d'Actes del Museu Marítim de Barcelona, l'Assemblea General Ordinària. Va començar a les 17 h, i es tractaren els informes comuns i l'estat de comptes. Els assistents van aprovar els informes i l'estat de comptes per majoria absoluta

celebrar el dia 15 del mateix mes *el Dia dels Amics del Museu*, amb una sèrie d'actes per donar a conèixer l'Associació. Aquesta jornada finalitzarà amb una cantada d'havaneres i un cremat.

Acabà l'assemblea a les 19.30 h, amb una assistència aproximada de 35 socis.

Durant l'esmentada assemblea s'acordà,



El dia 2 de juny d'enguany, a les 19 h, es portà a terme l'acostumada conferència mensual que fa l'Associació. Es va parlar de *La marina soviètica a la Guerra Civil espanyola*, i el conferenciant, era el tècnic

en qüestions de la marina de guerra, el senyor Albert Campanera i Rovira.

El senyor Campanera, durant la seva conferència, va fer uns aclariments que per

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

molts de nosaltres, eren totalment diferents de com se'ns havia explicat. S'havia dit, que l'ajuda de la marina soviètica a la República Espanyola havia estat molt considerable, amb naus i homes. Després de les acurades investigacions portades a terme pel conferenciant, resulta que l'esmentada ajuda només es reduïa a quatre llanxes torpedineres i un centenar

d'homes, tot el contrari de l'ajuda que va rebre d'Alemanya i d'Itàlia la zona nacional.

Una xerrada molt aclaridora, per part del conferenciant, d'uns moments obscurs de la història de la nostra Guerra Civil. Amb una assistència bastant raonable de públic acabà l'acte quasi a les 21 h.



Durant els dies 8, 9, 15 i 29 del mes de juny, es va celebrar a l'Universitat Ramon Llull, de Barcelona i patrocinat per la Caixa de Catalunya, uns actes dedicats a la preparació dels empleats d'aquesta entitat bancària per a una futura jubilació.

Marítim de Barcelona, que, amb el programa Renéixer, la donaren ha conèixer posant a la disposició de les esmentades persones, totes les nostres activitats, per cobrir el temps vacant que tindran.

Per comentar la manera de emplenar el temps disponible quant s'arriba a aquesta nova etapa de la vida, i participaren les associacions CONEX, Avis Món i membres de l'Associació Amics del Museu

Tots els assistents a l'acte, es mostraren molt interessats en els cursets i treballs que es porten a cap als tallers de modelisme i amb les qüestions de cooperació Associació-Museu.



El dia 15 de juny es va inaugurar en el Museu Marítim de Barcelona, l'exposició temporal de maquetes navals del doctor Amadeu Bosch i Nogueras.

totes elles dignes d'ocupar un primer lloc.

El doctor Bosch membre de la nostra associació, és un veterà modelista naval que ha repartit la major part del seus 88 anys, entre la seva professió de cirurgià i la construcció de maquetes de vaixells,

Acompanyen a l'esmentada exposició de vaixells, unes pintures de molta qualitat i reconegudes firmes, molt encertades les banderoles que hi ha, amb dites molt escaients d'escriptors de renom, que fan referència al mar. Felicitacions al doctor Bosc i al museu per la manera d'organitzar l'exposició.



El diari *El Vigia* en la seva última edició, publica un article titulat *El Museu Marítim de Barcelona hace amigos*, aquest és un article dedicat a la recent celebrada festa *el Dia dels Amics del Museu Marítim de Barcelona*, en el que fa menció de la entrevista que es va fer recentment al president d'aquesta associació el senyor Manel Isnard i Plens, també presenta unes

fotografies dels tallers de modelisme de dita associació i de la cantada d'havaneres celebrada a la diada dels amics.

També parla del Museu, del qual en fa una breu historia dels seus 75 anys, celebrats fa pocs mesos i una còpia del tríptic emes per la Associació dels Amics del Museu per captar associats.

Passatemps

Cap de corda prim i curt que travessa els ullets de les faixes de rissos de les veles i que serveix per a fer ferma la faixa per sota de la botavara.

Part de l'arbre que va collada amb tascons a la coberta del bastiment o, si no hi ha coberta, en un dels bancs amb una argolla.

Cadascun dels tirants de ferro fermats a l'orla als extrems superior dels quals van lligades les bigotes.

Conjunt de caps destinats al sosteniment dels pals i que es mantenen sempre fixos durant es maniobres, compren: obencs, estais, burdes, barbiquells i mostatxos.

Entrar en col·lisió un vaixell amb un altre, voluntària o involuntàriament.

Banderola que acaba en dos puntes i té una escotadura angular.

Comuna, excusat, paraula curosament conservada des dels seus orígens en l'Edat Mitjana.

Peça de fusta que reforça la popa per la part interior del buc.

Embarcació petita, generalment amb coberta i dos pals, emprada especialment per al servei d'un port, d'un vaixell, etc.

Aparell en forma de canó proveït d'un coet per a llançar caps de corda a gran distància.

Peça de fusta en forma de V unida a la contraroda de proa d'una embarcació.

Turbulència d'escuma que queda a popa i d'una embarcació quan navega.

Materials pesants que hom estiba al fons d'una nau o d'un bot per tal de fer baixar llur centre de gravetat i assegurar una major estabilitat.

Clau que es clava a l'extrem d'una clavilla perquè es mantingui ben clavada.

Vela quadra o rodona que en mal temps amb vent fort de popa hom lliga entre el trinquet d'una embarcació de vela i les dues bordes.

Instrument, tal com la barrina, el filaberquí, el barrobí, etc., amb què hom imprimeix manualment o mecànicament els moviments de rotació i d'avanç a una eina de tall que treballa per aquests moviments.

Vela que va fermada a la verga més baixa del pal de mitjana.

Peça rodona del cim del pal major on hom penja un fanal.

Obra dels ports que hom fa a l'altra banda del moll per tancar-lo i servir-li d'auxiliar.

Altura de l'arboradura d'un vaixell amb relació al seu buc.

Embarcació d'aparell llatí utilitzada als segles XVIII i XIX a les costes de les illes Canàries i de la Mediterrània.

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.

Anella grossa que hom disposa a l'extrem d'una vela, d'una verga, etc., per tal que pugui córrer fàcilment al llarg d'un pal, d'un cap, etc.

Inclinar els pals cap a proa.

Mànega d'una embarcació en la quarta part de la seva eslora.

Cap o extrem més gruixut d'un clau, un rebló, un cargol, etc.

Propietari d'un vaixell o de més d'un que l'explota en nom propi i per compte propi.

Corda amb què, des de terra, hom reté la barca en avarar-la.

Del segle XIII al XVII, vaixell de gran tonatge destinat a la càrrega i el transport de tropes.

Passades de malla gran i de fil gruixut amb què hom reforça les vores de les xarxes.

Cos surant amb què se sosté a sobreaiqua un aparell que, tot sol, s'enfonsaria.

Preu de transport de mercaderies d'un port a un altre.

Peça cúbica, generalment de bronze o de ferro, amb un forat cilíndric per un dels seus eixos, que serveix de coixinet fix per a suport d'arbres, guia de cordes en els bossells, etc.

Peça de fusta que reforça la popa per la part interior del buc.

Fe d'errates de Sirga 24

**1/T 2/J 3/E 4/K 5/S 6/Y 7/A 8/F 9/D 10/W 11/© 12/L 13/B 14/G 15/N 16/Z 17*M 18/A
19/I 20/O 21/V 22/Q 23/P 24/U 25/R**

Solucions

**badatió 1 : atogament 2 : cadenot 3 : eixàrcia ferma 4 : abordar 5 : corneta 6 : jardí 7 : jou
8 : xalupa 9 : llançacaps 10 : jaient 11 : deixant 12 : llast 13 : xaveta 14 : treu 15 : trepant
16 : seca 17 : galeta 18 : contramol 19 : guinda 20 : canari 21 : gambota 22 : raca 23 :
estaiar 24 : quadra 25 : cabota 26 : navilier 27 : retenidor 28 : carraca 29 : armellada 30 :
flotador 31 : noil 32 : dau 33 : jou 34 :**

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

PAILEBOT SANTA EULÀLIA

El gener de 1918 va ser avarat, a la platja de Torrevella (Alacant) un pailebot de tres pals que va ser batejat amb el nom de *Carmen Flores*. Durant gairebé 80 anys el vaixell va estar en actiu, patint diferents transformacions i canvis de nom. Entre 1928 i 1975 va ser motoveler, amb els noms de *Puerto de Palma* i *Cala San Vicenç*. A partir de 1975, amb el nom de *Sayremar Uno*, va ser vaixell auxiliar per a treballs submarins, activitat que realitzava quan l'any 1997 el Museu Marítim de Barcelona el va adquirir en subhasta.

Amb aquesta adquisició el museu es plantejava un dels reptes més importats i difícils de la seva història: la recuperació i restauració d'un vaixell històric seguint els criteris més estrictes en la protecció del patrimoni cultura. Aquesta operació, pionera a Espanya, pretenia, a més a més ser un primer pas en la recuperació del nostre valuós patrimoni flotant. Es volia una embarcació amb valor museístic però alhora amb capacitat operativa.

Després de recollir tot tipus d'informació històrica i tècnica que va permetre conèixer, amb força exactitud, com era el vaixell en el seu aspecte original, l'any 1998 van iniciar-se els treballs de restauració i reconstrucció, conservant tot allò que era possible. Algunes parts van haver de fer-se de nou, com ara l'arboradura i l'aparell. Paral·lelament, es planificava l'habilitació del vaixell com a embarcació operativa, ja que el pailebot restaurat no tenia de ésser un element estàtic, sinó que tenia que poder navegar. En acabar la restauració, el pailebot tornava a la solcar els mars.

El *Santa Eulàlia*, tal com ha estat batejat de nou, és el vaixell insígnia del Museu Marítim de Barcelona, però també vol ser l'ambaixador de la ciutat i del país per totes les mars del món. De forma paral·lela, és també una peça fonamental en les activitats pedagògiques i ciutadanes relacionades amb la nostra mar i amb la difusió de la història i la cultura marítimes.

Per acabar aquest pailebot està dotat d'un motor Volvo-Pente 367 cv

Característiques Tècniques

Drassana: Astilleros Mari, Torrevieja (Alacant)

Desplaçament 215 tones.

Eslora total 34.6 (47 m amb bauprès i botavara de messana).

Eslora entre perpendiculars 29.3.

Mànega màxima 8.5 m.

Puntal 3.8 m.

Superfície vèlica 526.4 m.

Alçada del pals sobre coberta 27 m.

Tripulació 6 (capità i 5 mariners).

Passatge màxim autoritzat: 12 persones.



Pailebot Santa Eulalia