

EL GOLEA

I EL SEU CAPITÀ MALAURAT

BERNARD BERNADAC
[Versió catalana de Francesca Pascual]



Els vells de Port-Vendres se'n recorden perfectament d'aquell magnífic vaixell que fou *El Golea*. La Companyia de Navegació Mixta el va construir exclusivament per a realitzar la línia Port-Vendres-Alger.

Els més joves havien sentit parlar als vells amb nostàlgia i els havien vist sospirar quan evocaven el seu record, com si parlessin d'un estimat desaparegut. És veritat que aquell vaixell deixà empremta, com el vell *Medjerda*, a tots els que el conegueren. *El Golea* era seu, els pertanyia totalment. Però situem-nos seixanta-un anys enrere i esbrinem per què els de Port-Vendres alçaven els braços al cel quan se'ls parlava d'aquell vaixell i del seu comandant.

Deu dies abans de la posada en marxa del *Biar*, l'1 de març de 1928, la Companyia de Navegació Mixta comanà a Forges & Chantiers de la Méditerranée un nou vaixell, que fou varat a l'aigua el 15 de juny de 1928 a La Seyne sur Mer, sota el número 1198. Aquest fou el prototipus de la famosa sèrie 'El'.



Batejat *El Golea*, pres del nom d'un oasi del Sahara algerià, el qual fou ocupat pels francesos l'any 1892 i on es trobaren nombrosos pous artesans. El nou navili fou varat el 28 de febrer de 1929.

És un magnífic vaixell amb tres ponts complets, i la principal particularitat és que està equipat amb dues turbines i la caldera de fueloil.

La substitució de la turbina de la màquina addicional va ésser una veritable revolució de la propulsió marina. Les drassanes són especialment destacades dins el sector de la seva aplicació marítima. Lliurat l'any 1904, el primer vaixell de turbina construït a França, el torpede 293, donà a les proves 26,2 nusos. Mentrestant, les drassanes privades posaren en marxa la caldera de petroli, la qual presentà prou avantatges sobre la de carbó, per la qual cosa fou adoptada l'endemà de la Gran Guerra per gairebé tots els vaixells nous.

UN PAQUEBOT MODERN

El Golea és el que es pot anomenar un paquebot modern. La seva proa de tipus "creuer" o "cul de gallina", les seves xemeneies i els seus pals arreplegats donen la impressió de velocitat i potència.

El nou vaixell fou lliurat el 30 d'agost de 1929 a la Companyia Mixta. Té un dipòsit de petroli de 4.840 tonells i un transport de càrrega de 1.779 tones. La seva eslora és de 116 metres per una mànega de 16,03 metres i un puntal de 8,30 m. Pot transportar 409 passatgers en cabines. S'han esforçat per a donar un màxim de confort, benestar i elegància a cada una de les tres classes. Les cabines de primera classe són gairebé totes de dos llits. El conjunt al voltant d'una àmplia escala, del menjador, del gran saló i del saló de fumadors esdevé prou harmoniós i fa honor a la casa Mercier Chaleyssin, la qual el va moblar.

La tripulació d'*El Golea* consta de 85 homes. La propulsió del vaixell està assegurada per dues turbines "Parsons" de doble reducció i d'una potència de 7000 cavalls repartits en dos arbres d'hèlix, girant a 117 voltes per minut i 19,20 nusos als assaigs.

L'aparell d'evaporació està compost de 5 calderes de fueloil de tipus "Prudhon Capus" d'escalfament i de 15 focus segellats en 16 kg.

Amb la posada en marxa d'*El Golea* la línia Port-Vendres-Alger és de cada vegada més competitiva perquè el trajecte s'ha reduït, es realitza dins aigües protegides i evita el golf de Lleó i el seu Mestral. L'eslògan d'aquesta Companyia per a aquesta línia de Port-Vendres serà: "El viatge més curt dins les aigües més protegides".

El seu èxit ve també pel fet que el tren arriba al moll i que es troba directament amb el vaixell sense els problemes de transbordament i les despeses d'un taxi.

La nova estació marítima, que substitueix el vell hangar de fusta construït abans de la Gran Guerra, és un edifici de ciment armat de més de 130 m de llargària, d'aspecte molt estètic, projectat a la planta baixa d'un gran hangar cimentat, molt aïllat i convenient per al maneig de les mercaderies i sobretot per a les primeres matèries. Una doble via de ferrocarril vorejant aquest hangar permet l'embarcament directe dins els vagons. Amb aquesta incrementació del trànsit, la unió port-estació es va millorar. Es va obrir un túnel a la sortida de l'estació i la nova via corba que l'acompanya passa tot seguit per dintre d'una sèquia oberta al llarg de les antigues fonts de ferro, per a retrobar el port on es va habilitar una estació Port-Vendres-Moll. La pendent de la nova via de servei del port és molt inferior a la de la via primitiva.

Al primer pis es troben les oficines de la Companyia i l'estació marítima a la qual els passatgers accediran directament del vaixell per un passadís i on la duana farà ràpidament la inspecció de l'equipatge.

Al mateix temps que la Companyia de Navegació Mixta construïa la seva estació marítima, la Companyia de Ferrocarril "du Midi" edificava un gran hotel molt estètic equipat amb tot el confort modern. L'hotel "du Midi", com se l'anomena, respon a una necessitat real i resol una llacuna que existia dins els serveis de Port-Vendres.

Gràcies a la unió d'esforços de la Mixta i de les Companyies de Ferrocarril "du Midi" i d'Orleans, els passatgers tindran assegurades les comoditats a la línia Port-Vendres-Alger, les quals faran que aquest trajecte sigui un dels més sol·licitats.

Aquest és un exemple aconseguit per la unió sota la mateixa visió de tots els serveis necessaris en el transbord de passatgers. S'ha de ressaltar que l'hotel i l'estació marítima, construïdes per aquestes companyies diferents, una de transport terrestre i l'altra de transport marítim, però totalment d'acord i sota el projecte del mateix arquitecte Sr. Henri Martin, constitueixen un conjunt arquitectònic perfectament homogeni.



El diari *L'Illustration* del setembre de 1929 diu:

“El viatge d'inauguració d'El Golea al qual havien estat convidats un petit nombre de membres de la premsa, així com alguns alts càrrecs de companyies de ferrocarril i de grans administracions marítimes i d'empreses públiques, convocats per apreciar el confort d'aquest navili i la seva fermesa a la mar, ha ofert als seus convidats un creuer per la Mediterrània amb escales a Barcelona i a Palma. El Golea, sense arribar a la seva velocitat absoluta i gràcies a les seves turbines, va a una velocitat regular i pausada de 18 nusos, donant la impressió d'ésser el vaixell més confortable que realitza actualment la travessa per la Mediterrània entre França i Algèria. Evidentment, fa honor a la Companyia de Navegació Mixta ...”

Així, a principi de setembre de 1929, *El Golea* va ésser destinat a la línia Port-Vendres-Alger. Després de la seva inauguració, va realitzar un creuer curt: Marsella, Port-Vendres, Barcelona, Palma, Sète i Marsella. A l'aturada a Port-Vendres, la inauguració del nou conjunt de l'estació marítima i de l'hotel de la companyia de *Midi* amb el tren-vaixell, donà un nou desenvolupament a aquest petit port i, en aquesta ocasió, la Mixta, recercant sempre el màxim rendiment, realitzà per primera vegada el doblement del servei dins la mateixa setmana i pel mateix vaixell. Aquesta nova iniciativa, que s'ampliarà a altres línies, és possible gràcies a l'extrema velocitat del paquebot, al magnífic funcionament de la maquinària i a



diverses mesures com l'acceleració d'operacions de manutenció. És també per això, que la nova estació marítima va ésser construïda. La rapidesa d'*El Golea* féu possible guanyar quatre hores a la travessa Port-Vendres-Alger fins aleshores realitzada pels vaixells de tipus “*Gouverneur*” limitats entre 15 i 16 nusos.

Al número 4517 del famós diari *L'Illustration* del 28 de setembre de 1929 hi he trobat un article interessant titulat “Els capells d'*El Golea*”. Motivat per la meua curiositat habitual, el vaig llegir amb atenció. Es tractava d'un reportatge realitzat a bord d'aquest vaixell en el creuer inaugural; per a distreure els passatgers, els organitzadors d'aquest creuer organitzaren un concurs anomenat “el pentinat més bonic” confeccionat a partir d'un capell habitual de palla espanyol (l'article ens diu que la companyia Mixta els proporcionava i

pagava 3,80F per una pesseta), el qual era per als convidats d'aquest creuer, seleccionats a l'atzar entre les dones o filles de notables administratius, ferroviaris, marítims i de la prefectura.

Aquest article que es classifica leníficant i insípid critica de fet, amb paraules encobertes, el moblament interior d' *El Golea* i deixa caure un dubte quant al seu confort.

Us lliuro aquest article al complet amb tota la seva perfídia:

“Malgrat la rapidesa dels vaixells, encara hi ha travesses llargues, ja que el món no és “solament terra”, si es pot dir també, modificant el sentit d'una fórmula que ha fet fortuna: és també la mar; i, per a rompre la monotonia, l'esperit de certs passatgers duu a prendre decisions a bord; les més inesperades no són les més acceptades.

La travessa d'El Golea, inaugurada fa deu dies per la Companyia de Navegació Mixta, no era efectivament llarga: Marsella, Port-Vendres, Barcelona, Palma, Sète, Marsella.

Emperò feia tanta calor que, amb aquestes temperatures equatorials, les cabines d'aquest vaixell nou, tan netes, tan blanques i dotades de tot el confort desitjable eren per tant desmantellades el més llarg temps possible i refredades per la brisa i pel gran i clar saló ...

D'altra banda, no es podria fer cap observança quant a El Golea, però sí pel que es refereix a tots els paquebots, els més grans, els més moderns, francesos o estrangers, el que semblaria indicar que les Companyies marítimes i els seus enginyers i arquitectes navals estan, amb aquest tema, enxampats amb les serioses dificultats però sens dubte insalvables? Aleshores, a aquests vaixells les menjades són a totes les categories —almenys als vaixells francesos— molt superiors a les dels vagons-restaurants (exceptuant tal vegada als vagons-restaurants dels trens de luxe). És veritat que s'ha obtingut als nous vagons-llits cabines que, malgrat la seva exigència, el viatger es trobi millor que dintre la majoria de cabines dels vaixells (exceptuant els apartaments i cabines de luxe). Si ens posicionéssim a plànols inferiors, comprovaríem que és millor —o físicament no pitjor— una llitera de 3^a classe d'un ferrocarril de l'Estat, per exemple, que algunes d'aquestes cabines de 3^a i inclús de 2^a classe de vaixells privats, sigui d'ull de bou, de ventilador, d'aigua corrent, o dels tres a la vegada, i on l'electricitat no és suficient en cas d'algunes avaries. Les cabines dels vagons-llits es beneficien d'aire i de llum suficient a través d'una finestra lateral? Sens dubte. I no es pot, a bord de vaixells de molts passatgers, ni multiplicar les cabines individuals ni repartir-les de manera que tinguin totes un ull de bou. Però, donades les millores d'aquest tipus, els esforços de les administracions marítimes s'han de tensar d'ara endavant. A la majoria de vaixells nous, el sistema d'airejar per mitjà de ventiladors, aspirant l'aire fred de l'exterior i aplicat al mateix temps a l'interior, suposa un progrés enorme a tenir en compte, doncs amb aquest sistema el vaixell pot estar fornit fins a arribar a l'oceà més llunyà, sempre amb aire renovat i que podria refredar-se, segons les necessitats, a les aigües calentes, amb el sistema de refrigeració provat recentment a la xarxa de P.O. (Paris-Orleans).



Però tanquem el parèntesis i tornem als nostres capells ...”

Recordem que *El Golea* estava equipat d'un sistema de ventilació de tipus “Thermotank”.

Amb la posada en marxa d'*El Golea* va succeir una altra innovació: els colors de la companyia – blancs amb dues franges roges horitzontals i les lletres N.M. al centre – apareixen per primera vegada a les xemeneies de tots els vaixells de la Mixta, abans negres.

El nou vaixell tingué un gran èxit al 1930 durant tot el centenari d'Algèria, que aportarà un nombre excepcional de viatgers a la Mediterrània. Durant aquest període, el 6 de maig de 1930 tingué lloc a bord un dinar presidit per M. Ledru-Rollin ministre de la marina mercant, durant el “creuer del centenari d'Algèria”, organitzat per la Lliga Marítima i d'Ultramar.

Seguint en el 1930, durant l'estada anual de manteniment del vaixell i a més dels treballs habituals realitzats a bord, el pont fou allargat fins a l'alçada del primer bot salvavides.



El 25 de maig de 1931, *El Golea* apareix el migdia, com de costum, a Port-Vendres, amb destí cap a l'Alger. Ja fa divuit mesos que dona aquest servei sense avaries i aquell dia va embarcar 362 passatgers i 200 tones de mercaderies diverses.

El capità en cap que mana el paquebot és Maximilià Cabaribère, originari de Ribesaltes, a Catalunya, distingida figura com a oficial i excel·lent mariner, estimat per la seva tripulació, gràcies a la seva competència i bondat.¹ Jacques Campodonico és el segon capità a bord.

El camí és lliure, el vaixell gira vers el cap Béar, rumb al cap de Creus, el qual deixarà a estribord; després gira cap al sud per a travessar, devers les 20 hores, el llarg canal que separa Menorca de Mallorca. Una volta reconegut el cap de Formentor a estribord, *El Golea* posarà rumb, en aigües lliures, cap a Alger la Blanca.

És un dia excel·lent, dilluns de Pentecosta, el cel està esclarissat i la mar plana com la seda. El vaixell navega regularment a 19 nusos, deixant darrere un gran solc blanc.

La tarda acaba tranquil·la, els passatgers passegen pel pont i tot seguit aniran a canviar-se per anar a sopar. A les 19.30h hi ha canvi de rumb per a enllestir el canal que separa les dues illes.

¹ El comandant Cabaribère va recollir un refugiat rus anomenat Georges, el va col·locar a la Companyia i es va ocupar d'ell. En Georges es va convertir en cambrer de cabina del seu protector i capità, al qual professava una vertadera devoció.

El temps encara és bo, però a mesura que s'apropen a les Balears una lleugera boira cau sobre la mar.

Alguns minuts abans de les 20.00h, just en el moment que els passatgers es disposen a entrar al menjador, *El Golea* s'introdueix dins una boira espessa. En aquells moments era difícil albirar el cap de Formentor.

Un mariner fou enviat a proa, per a intentar distingir qualche cosa dins aquell puré de xítxeros.

A les 20.00h, el vigia, de sobte, veu la terra molt a prop, al davant, a la dreta, sorgida de la boira. Tot d'una cridà per a avisar el pont de comandament. El timoner també l'ha vista i, instintivament i desesperadament gira tot el timó cap a babord.

El navili comença a desplaçar-se mentre la terra s'acosta ràpidament. Sols uns segons que pareixen una eternitat. Després, de sobte, l'ensurt per les brandades que sacsegen fortament *El Golea*, el qual fa la impressió que s'aixeca per la part davantera. Després rés més! El silenci.

Al menjador, alguns plats i gerres han caigut; les converses s'han aturat bruscament. Passatgers i cambrers es miren, atabalats, amb la certesa que ha passat qualche cosa molt greu.

EL GOLEA S'HA ENCALLAT

Després del primer moment d'intensa emoció, hom intentà tranquil·litzar-se i veure què passa; però defora la mar està calma i el vaixell no té intenció d'enfonsar-se.

Al pont de comandament, una volta haver fet aturar les màquines, el comandant Cabaribère avisà la companyia per ràdio. Abans envià uns quants homes per a comprovar que no hi hagués fuites d'aigua a les bodegues i que no hi hagués ferits.

Alguns minuts més tard arriben els informes: no hi ha cap ferit, la bodega I està intacta però hi ha una petita via d'aigua a la bodega II. El comandant manà posar les bombes per a treure-la de seguida.

El temps continua tranquil i el vaixell, aposentat damunt el penyal, no perilla, de moment. Tothom està perfectament bé i la tripulació tranquil·litza els passatgers, que con-



tinuen sopant. Havien demanat auxili i no hauria de tardar. En efecte, el *Djebel Dira*, un vaixell mercant de la Companyia, avisat per ràdio, es desvia i es dirigeix ràpidament al lloc del sinistre. Arribarà al vaixell encallat l'endemà, 26 de maig, al matí.

La nit transcorre tranquil·la i a la matinada es pot veure millor la crítica posició del vaixell, doncs la boira s'ha aixecat. *El Golea* s'ha encallat sobre una enorme tenassa,² a pocs metres d'aquella costa esmicolada i formada per abruptes penya-segats.

Passatgers i tripulació, atordits, contemplen aquella costa salvatge, pensant que han tingut sort de no haver-hi xocat de front. Retrospectivament, s'imaginen aquell vaixell de més de 5.000 tones, llançat a 19 nusos, envestint dins la boira..., i se'ls posa la pell de gallina. Afortunadament, la providència vetlla! I el vaixell, sustentat per aquell penyal pla, enfonsat com un trampolí, s'encallà a poc a poc fins a l'alçada del pont de comandament. El pendent del penyal ha immobilitzat el vaixell, però pel seu propi pes i el de la càrrega, la part del casc encallat s'esbocina i agafa la forma del penyal i produeix una via d'aigua a la bodega II, tot i deixar el vaixell aparentment indemne.

A primera hora de la matinada, el *Djebel Dira* arriba i dóna un cop de mà al vaixell encallat. Es llancen a l'aigua totes les embarcacions de salvament i un circuit ininterromput es posa en marxa per a transportar tots els 362 passatgers fins al vaixell mercant. Gairebé la totalitat de les 200 tones de mercaderies són també transportades per la tripulació fins a les bodegues del *Djebel*. Paral·lelament, queda instal·lat un vaivé amb la terra.

Entre les mercaderies dipositades a les bodegues, s'hi troben caixes que contenen cuixots salats. Durant el transbordament al *Djebel Dira*, el guarda s'adonà que hi havia caixes



² Segons els comentaris dels illencs, aquest penyal, colpejat pels llamps durant una tempesta violenta, s'havia separat del penya-segat poc temps abans.



obertes i que a moltes hi mancava un cuixot. Decideix avisar al comandant, el qual segurament ho investigarà.

La notícia corre aviat pertot arreu, i com per art de màgia tots els cuixots “manllevats” passen per coberta a través dels ulls de bou oberts a corre-cuita. Qualque “plof” i adéu xarcuteria!

L'endemà al matí, el meu oncle Joseph Bernadac va fer la volta a bord, com de costum quan el vaixell era a port, per a veure si hi hauria alguns peixos per pescar.

La mar tenia una claredat impressionant, mostrant els més mínims detalls del fons marí. De la part d'estribord, davant la terra, la mar té poca profunditat. En Joseph veu alguns peixos de colors i pensa agafar-los, quan de sobte l'aigua cristal·lina li revela un botí magnífic: un enorme cuixot és al fons, al costat del vaixell, que sembla dir-li que l'agafi.

Pescador innat i provat golafre, l'oncle Joseph, a qui ja se li fa la boca aigua, cerca dins el seu caixó un fil de pescar amb un ham triple per intentar agafar aquesta peça magnífica.

Anem per feina! S'ha d'intentar pescar el botí! La cotna és impenetrable pels tres hams i, després d'una hora d'inútils esforços, tot i haver-ho intentat tot, Joseph es declarà vençut.

I durant molts de dies, tot el temps que la mar era d'una transparència excel·lent, en Joseph admirà amb sospirs de tristor la presa inaccessible de la seva golafreria.

Diverses empreses de salvament es proposen treure el vaixell d'aquell entrebanc: el remolcador d'alta mar *Freja*, lluint bandera danesa, equipat d'una tripulació especialitzada i d'un material adequat per a les operacions de desencallament, fa aleshores ofertes de servei a la Companyia, les quals seran valorades pels asseguradors. La Mixta acceptarà les ofertes més raonables de la companyia Charles Schiaffino i el 28 de maig el remolcador d'alta mar *Saint Charles* de 750 cavalls, d'aquell mateix armament, salpà de Marsella, amb bombes potents i caps d'acer, cap al lloc del sinistre. El remolcador, endemés, carregà un equipament de dinamita destinat a la destrucció del penyal on estava el navili.

Una volta arribat al lloc, el *Saint Charles* tirà a la popa del paquebot dues àncores grosses, enganxades a dos amarratges que el farà girar damunt popa.

Amb quatre embarcacions de salvament, amarrades de dues en dues per una biga de fusta, la tripulació d'*El Golea* es col·loca, a rem, damunt els escobencs, davant del paquebot. Amb precaució, les dues àncores, d'un pes unitari de 2,5 tones, són davallades entre les dues embarcacions aparellades i fermades sobre les bigues; tot seguit, la tripulació agafa de nou els remes i, amb la força dels braços, transporta àncores i cadenes el més lluny possible de la popa d'*El Golea*. Arribats al lloc adient, es tallen les cordes i es llancen les àncores.

El *Saint Charles* s'enganxa a la popa del navili encallat i es disposa a estirar-lo. S'han encesos els focus d'*El Golea* i, a un senyal, el capità ordena al maquinista "enrere a tota màquina". El paquebot vibra mentre la xemeneia tira una fumassa espessa, negra i oliosa.

Al lloc de maniobra de popa, el vigia aixeca les àncores llançades pel remolcador. Els llaços es tensen, cruixen i vibren per l'esforç. Al lloc de maniobra de proa, giren les àncores del navili, les baules pugen una a una i colpegen escobencs.

El *Saint Charles* ha posat tota màquina cap endavant i s'escolta com esbufega la màquina alternativa. Enllaços i cadenes s'han tensat al màxim. Però no li fa res, el vaixell està ben encallat. Les àncores llençades sobre un fons d'arena no s'enganxen i són dutes a bord sense haver trepitjat el fons.

La lluita s'ha acabat, s'apaguen els focus dels dos navilis.

Dos dies més tard, *El Biar* arribat per a socórrer, intenta de la mateixa maniobra, enganxant-se a la popa d'*El Golea*. L'estira amb tota la seva potència, mentre el vaixell encallat posa els motors a tota màquina.

Les enormes hèlices fan bullir les aigües poc profundes i es tornen automàticament de color marró, després vira cap al negre i la forta olor del fang es mescla amb la del fueloil cremat.

En *El Golea* s'ha col·locat tota l'aigua i el combustible a popa, a fi d'alleugerir la proa; les cadenes d'acer que uneixen els dos vaixells són curtes, a fi d'enfonsar la popa del vaixell quan *El Biar* l'estirarà.

Les hèlices remouen l'aigua, però només empren una part de la seva potència.

Al cap d'una hora d'esforços, s'aturen les màquines dels dos navilis: *El Golea* no s'ha mogut en absolut.

Es pren una decisió: una part de la tripulació serà enviada a Marsella, i per això embarca a bord d'*El Biar*, que salparà el mateix dia.



Els tècnics del *Sant Charles* decideixen fer esclatar el penyal on reposa el vaixell. Un escafandrista baixa per a posar les càrregues de dinamita, però el temps està a punt de canviar i caldrà afanyar-se, doncs s'aixeca vent de nord i agafa força ràpidament. Les càrregues esclaten, però la tempesta ja ha arribat.

La mar torna grossa i una forta maror aixeca *El Golea*.

El 15 de juny a migdia, el navili ha abandonat l'escull on havia estat aposentat com un aràcnid d'ençà de 21 dies, i es troba ara encallat sobre una espècie de safata rocosa més a prop de la costa.

Les planxes s'han rebotat a diferents punts de la coberta, per tant és necessari actuar amb rapidesa.

L'endemà, la mar està en calma i *El Biar* es col·loca una altra volta devora *El Golea*.

Dos dies més tard, el diari *La Dépêche Algérienne* informava:

"Ahir ens vàrem trobar amb M. Gentile, comandant del navili El Biar de la Companyia de Navegació Mixta, el qual, durant la seva travessa Marsella-Alger, va fer escala al cap del Freu per a desembarcar el senyor Gravier, administrador delegat de la Companyia Mixta; el senyor Grand, enginyer; i el senyor Boulpiquante, pèrit de l'assegurança concernent a l'encallament del vaixell El Golea.



Amablement rebuts pel comandant Gentile, li vàrem demanar de seguida: Què passarà amb El Golea? Arribarem ahir al matí, 16 de juny, devers les 3, al cap del Freu, on vàrem quedar més o menys una hora. Jo vaig tenir temps de donar-me compte de la posició actual d'aquell navili".

El Golea, que tenia, d'ençà del seu encallament, la proa al terra, el 15 de juny a migdia va anar a la deriva cap a un penya-segat, a conseqüència d'un fort vent de nord-est, desplaçant-se per estribord cap el penyal on estava encallat.

Desgraciadament, els explosius col·locats per a destruir el penyal van desestabilitzar la coberta del vaixell, creant-hi fissures. Les xapes se separaren i l'aigua penetrà a l'interior del vaixell, inundant les bodegues 1, 2 i 3, així com la sala de màquines.

El mal temps ha acabat i els escafandres han inspeccionat la situació i no han constatat cap avaria seriosa. Fins i tot sembla que la posició actual del vaixell seria millor que l'anterior. D'ençà que les fuites d'aigua foren taponades, les bombes del Catherine Schiaffino (de fet es tractava del Saint Charles, doncs l'altra era un mercant) buidaren molt ràpidament el navili. Hi havia més o menys 6 metres de profunditat, per tant el vaixell podria flotar, però no hi hauria d'haver una altra tempesta. La situació actual d'El Golea, tot i ésser crítica, no era desesperant. Jo he d'afegir, per ésser més precisos, que la situació d'aquell vaixell era 17º a babord.

El comandant Gentile s'ha adonat que no li convé una altra tempesta al *Golea*. Malauradament, al mateix moment que el capità d'*El Biar* estava en roda de premsa, la tempesta de nord-est remuntà i el salvament s'hagué d'abandonar provisionalment, però confiant poder realitzar el rescat. Emperò el temps empitjorà i l'administrador de la Companyia, l'enginyer i el pèrit de l'assegurança, veien amb impotència el drama.



El Golea és aixecat per la maror i va a la deriva cap a les roques; cops sords i violents desestabilitzen les quadernes disjunctes i noves vies d'aigua s'obren al casc.

La tripulació que quedava a bord és evacuada amb urgència del paquebot, gràcies a la connexió amb la terra. Però el navili es balanceja fortament i els mariners, ja instal·lats en el seient de transport, varen haver de fer grans esforços quan els caps es tensaren; després bussejaren dins l'aigua escumant quan el paquebot virà a estribord.

Quan a la fi són rescatats pels seus companys, que els pugen fins a dalt del penya-segat, estan morts de por.

Malgrat els perills del desembarcament, tot anà bé i es pogueren recuperar tots els homes, que arribaven banyats però feliços d'estar finalment sobre sòl ferm.

La tempesta augmentà amb més violència; aquesta, es farà seu el malaurat paquebot, i aquest, una vegada que ha estat sacsejat, malmenat, vençut per les ones i dut cap a les roques, acaba per trencar-se en dos.

El vaixell es xapà més o menys a dos metres per davant de la primera xemeneia. La tempesta continuà, el pont de comandament s'enfonsà i desaparegué tot seguit dins les onades escumoses; les bodegues de fueloil es clivellen, deixant escapar el seu contingut.

M. Gravier, acompanyat de M. Rolland, director de la Companyia de Ferrocarril de Midi, no pot fer altra cosa que verificar el desastre. No quedava res que es pogués fer per ajudar al vaixell. Els darrers mariners i l'administrador de la Companyia embarcaren a *El Biar*, el qual havia tornat per conduir-los a Marsella, on arribarien el 19 de juny.

Un sol home, un oficial, fou designat per a vigilar les restes i impedir que no fos saquejat. Quant al capità Cabaribère, quedarà a Mallorca: les formalitats marítimes exigeixen que ha d'estar a disposició del cònsol de França. Hi ha d'haver una investigació oficial per a constatar la pèrdua del paquebot.

Solament els demolidors agafaran part del que podrà ésser recuperat d'aquest fantàstic navili. El servei d'*El Golea* serà assegurat pel *Governador general Cambon*.

La major part de la tripulació del vaixell quedà fins al darrer moment a bord i envià a M. Gravier una carta de condol molt emotiva per la pèrdua d'un ésser estimat anomenat *El Golea*.

La junta d'investigació estudiarà les causes del sinistre i en traurà les conclusions necessàries quant a responsabilitats.

Està ben clar que la boira espessa fou l'origen d'aquest accident. L'errada humana fou a conseqüència a la rutina: canvi de rumb massa aviat i sense control.

La forta corrent que hi havia particularment en aquests paratges i al sud de la conca mediterrània en general, féu derivar imperceptiblement *El Golea* cap a la costa. A pesar de la rapidesa amb què la boira desaparegué aquell vespre i el curt període de temps que passà després fins a l'accident, el capità del vaixell hauria d'haver pres mesures immediates, com per exemple minvar considerablement la velocitat del vaixell.

El tribunal declarà al capità Maximilià Cabaribère responsable del sinistre.

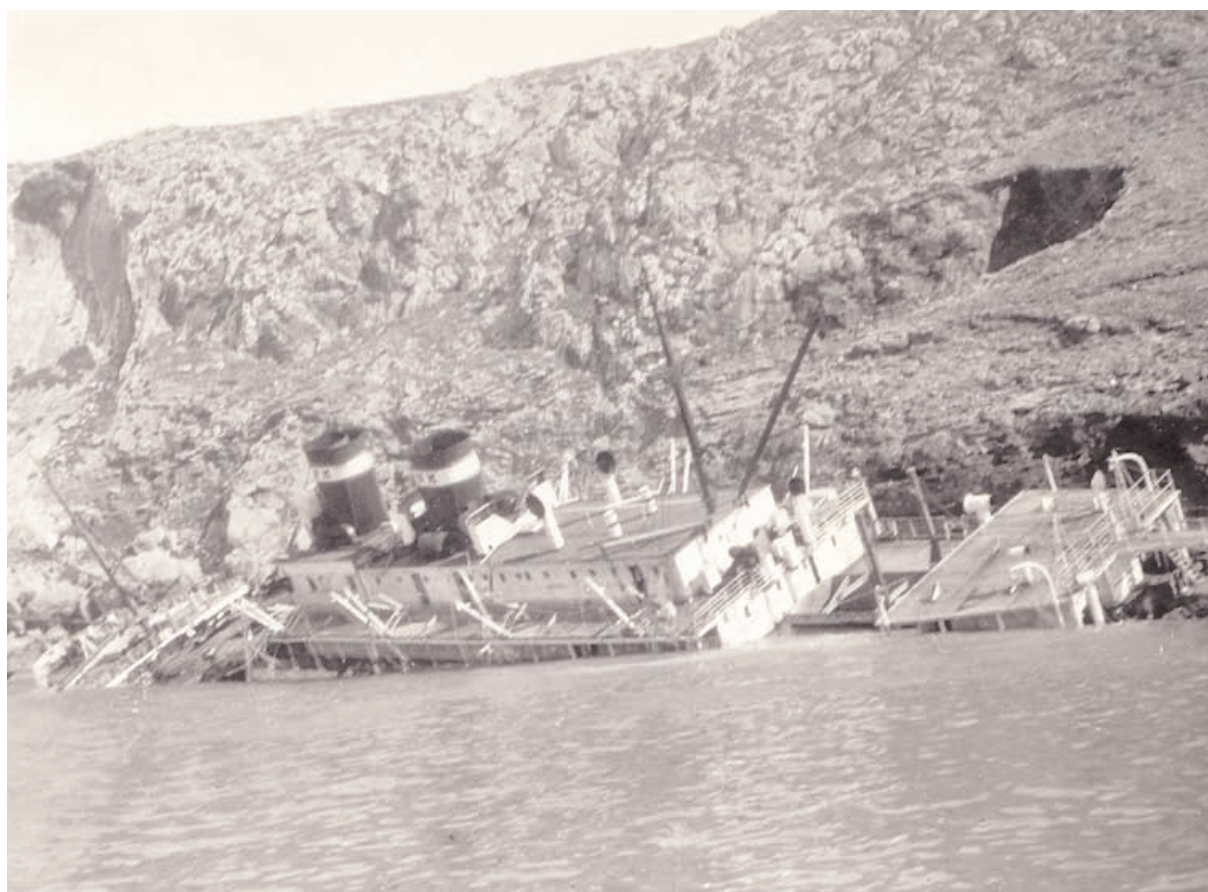
La Companyia no acusà al malaurat capità d'*El Golea* i no l'acomiadà. Per a mantenir-lo en plantilla, se'l traslladà a un vaixell mercant del quan en seria el comandant.

Però el comandant Cabaribère era un home acabat, moralment vençut. Problemes familiars s'afegiren a la pèrdua del seu navili, i tot plegat era massa gros per a aquell home bondadós i generós. Alguns mesos més tard, el comandant posà fi a la seva vida.

Aleshores entendreu realment per què els vells aixequen encara els ulls al cel quan se'ls parla d'*El Golea* i del seu capità malaurat.

Texte publicat a: *Revue de l'Association Port-Vendres des Paquebots*.

Fotos: Collection de l'Association Port-Vendres des Paquebots.



Característiques

Nom: El Goléa.

Homònim: Oasi del sud algerià.

Posat en servei per la companyia: setembre de 1929.

Construït per: Forges & Chantiers de la Méditerranée.

A: Seyne sur Mer.

Per a: Companyia de Navegació Mixta.

Posat en drassana: 15 de juny de 1928.

Sota el número: 1198.

Avarada: 28 de febrer de 1929.

Posat en funcionament: setembre de 1929.

Material: acer.

Compartiments: 8.

Ponts: 3.

Pals: 2.

Xemeneies: 2 (de les quals, una de postissa).

Registre brut: 4.840 tones.

Registre net: 2.665 tones.

Transport de càrrega: 1.779 tones.

Eslora completa: 116 metres.

Eslora entre perpendiculars: 112,66 m.

Mànega total: 16,03 m.

Puntal: 8,30 m.

Extracció d'aigua: 7,25 m.

Tripulació: 85 homes.

Passatgers: 409 (93 en 1a classe, 78 en 2a, 140 en 3a i 98 en 4a classe).

Bodegues davanteres: 2.

Bodegues posteriors: 1.

Senyal de bodegues: 3.

Dimensions: 6,33 m. x 4 metres; 4,63 m. x 2,80 m.; 4,74 m. x 2,80 m.

Avarat per: Forges & Chantiers de la Méditerranée.

